SECTOR	
A	ARMARIO
B	ESTANTERIA
C	FICHERO
D	ESTANTE
E	CARPETA
F	BIBLIORATO
G	CAJA/ON
H	
I	ALFABETICO
J	EJEMPLAR
OBSERV.	

C32/4

PUBLICACIONES Y RELATOS MALVINAS

PUBLICACIONES Y RELATOS - MALVINAS

THE-PEL

F. 53
INDUSTRIA ARGENTINA

CAPITULO I

"LA ESPERA"

...Las risas y las charlas se callaron y dieron paso al apretón de manos y a la mirada aplomada hacia el camarada y la voz de Giachino que nos despedía con lo que sería su última arenga: "A no aflojar Comandos, mañana a esta hora vamos a estar festejando el éxito de la Operación y les recuerdo: no quiero héroes, sino que estemos todos para contarla..."

ARA Santísima Trinidad - 01 de abril - del libro "Operación Rosario".

Mi egreso como Alférez se produjo el 15 de diciembre de 1981; todos mis compañeros gozarían de algunos días luego de él para presentarse a las Unidades en que fueron destinados; como el mío estaba dentro de la Guarnición Aérea Córdoba tuve apenas 48 horas.

Recuerdo la mezcla de incertidumbre y miedo que reinaba ese día 17 en que nos presentamos a las autoridades de la Escuela de Suboficiales de la Fuerza Aérea "Córdoba"; el resto de mis compañeros, excepto el Alférez Jorge Peruchín, y yo nos fuimos licenciados por unos días, para luego de ese regreso hacernos cargo de la Compañía Mixta, Subunidad que se forma con todos aquellos soldados que por diversos motivos no son dados de baja en el mes de diciembre, así que los dos estuvimos muy entretenidos y deseosos de aprender todo aquello que la Escuela de Aviación Militar no nos enseñara, todo aquello que se logra con la experiencia de todos los días.

Navidad y Año Nuevo fueron también cosas muy distintas esta vez, lejos de los míos. Los días fueron pasando, comenzando a transformarse en una rutina de guardias, problemas con soldados que no regresaban de sus francos, otros que no se adaptaban a estos dos nuevos Oficiales que habían llegado con mucho "olor a cadete" aún y otros más.

A mediados de febrero llegó el personal de la Unidad y la tarea del año militar comenzó.

Para mí llegó mi turno de licencia, fue muy linda, por sobre todo muy tranquila, llena de río, lago, montaña, paseos con Ana y Trixy, nuestra perra cocker, también en ella comenzamos a comprar nuestras primeras "cosas" para formar nuestro hogar años más adelante.

Al regresar me incorporé a la Compañía de Servicios, mi nuevo destino, y dentro de ella fui Oficial Instructor de la 2da. Sección y Jefe del

Depósito de Recambio; también me hice cargo de la Escuela Anexa N° 170, dependencia ésta que cumple la loable tarea de permitir terminar o a otros comenzar sus estudios primarios, a aquellos soldados provenientes de lugares muy apartados de nuestro dilatado territorio nacional; fue este el cargo que más satisfacciones me aportó durante mi permanencia en la Compañía.

Los acontecimientos del desembarco de "los chatarreros de Dadinof" me sorprendió ya afianzado en mi función de instructor de soldados y, como era costumbre en las horas de instrucción, para acrecentar la cultura general de mis "cabecitas negras", leíamos los diarios y en forma especial el desarrollo de estos acontecimientos que despertaban interés a los soldados y a mí en especial.

Durante los últimos días de marzo "entré de semana" y las noticias del envío del Ara "Bahía Paraíso" en maniobra disuasiva y de apoyo al Ara "Bahía Buen Suceso" que había transportado a los "chatarreros", frente al HMS A-171 "Endurance" que trataba de impedir la labor de los operarios, que habían izado nuestro pabellón al llegar a Puerto Leith, más adelante la partida de las Corbetas Ara "Drumond" y "Granville" en contrapartida del envío del submarino atómico "Superbed", comenzaron a inquietarme y los comentarios entre el personal del Instituto eran muchos y de variados tonos, más aún teniendo en cuenta las manifestaciones públicas y actitudes de los medios de comunicación social respecto al problema Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur hechos por los señores Jesús García Rouco, el Dr. Luis León, e incluso la Revista Siete Días, que imaginó, por esos días, un operativo de desembarco de las FFAA en las Islas Malvinas (estos artículos se encuentran publicados en el libro "Operación Rosario" de Editorial Atlántida en las páginas 52 al 57, y en el libro "Una Cara de la Moneda de Hyspamérica en las páginas 44 al 48).

La toma de las instalaciones de LADE en Puerto Stanley por parte de algunos Kelpers, escribiendo "TIT FOR TAT you buggers" (diente por diente) y sacando nuestra bandera para colocar la de la "Unión Jack", en represalia al izamiento de nuestra enseña en Georgias, ponían al rojo vivo el frío Atlántico Sur.

Como todos los días, a las 20 horas del 1° de abril, mientras mis soldados comenzaban a formar para marchar a cenar, miraba televisión, ya que en esos momentos las noticias eran para mí muy importante, como lo habrán sido para toda la ciudadanía en general.

Recuerdo que apuré la cena de la Compañía para llegar a ver el último de ellos llamado por entonces "60 minutos", y una información de último momento indicaba que toda la Flota de Mar navegaba rumbo al sur, encabezada por el portaviones Ara "25 de Mayo", buque insignia de la Armada.

Esa noche despedí a la Compañía con el presentimiento de que al día siguiente algo nuevo, muy grande y trascendental para la Patria ocurriría.

En la habitación del Oficial de Semana comencé a escuchar los noticiarios radiales, de "Radio Rivadavia", "El Mundo" y a la emisora local "Radio Universidad", que esa noche alargó su transmisión habitual ante la magnitud de las circunstancias que se estaban viviendo.

A "diana" de ese glorioso 2 de abril, ya las emisoras comunicaban el éxito del desembarco y la rendición de las tropas británicas. No podía creer lo que escuchaba y la sorpresa fue igual en todas las Unidades de las FFAA que no participaron de la "Operación Rosario". Toda esa mañana en mi depósito, las noticias de las lejanas islas y mi cariño hacia la Armada y más aún a su cuerpo elite, la Infantería de Marina iba creciendo y recordando mi año como cadete en la Escuela Naval, en las maniobras de Baterías, en los ejercicios con los vehículos anfibios, todo eso era un recuerdo que se engrandecía ese 2 de abril y se mezclaba con esa "marchita" nueva, la de "Las Malvinas".

Al mediodía todo el personal frente al televisor del Casino conoció la noticia de la muerte del Cap. de Corbeta Pedro Giachino y de los dos heridos, Ten. de Fragata Diego Quiroga y el Cabo Primero Ernesto Urbina, como así también de los pormenores del desembarco y de otras acciones.

De regreso a mi hogar, muchas fueron las preguntas hechas por mis familiares y en especial de parte de mi novia; yo sabía por entonces tanto como ellos de lo sucedido, pero de inmediato comencé a seleccionar material, diarios, folletos, revistas, todo aquello que tuviera relación con el conflicto, es decir fui haciendo mi propia "inteligencia".

Ese fin de semana mi avidez por las noticias no decayó, llegaban informes de la ocupación de Georgias por parte de la Corbeta Ara "Guerrico" y una sección de Infantería de Marina y de las bajas argentinas, Cabo Primero Guanca y del conscripto c/62 Almonacid. *

Los días posteriores al desembarco transformaron a mi depósito en una verdadera sala de operaciones, de sus paredes pendían un mapa de nuestro país, en él había señalado las bases y brigadas de la Fuerza Aérea, los asentamientos de la Armada, un planisferio que señalaba en él, las islas de Ascensión y Santa Catalina, y el trayecto que hacía la Task Force 317, pizarras con los nombres de todos los buques de la Armada, folletos del Sea Harrier y algunos helicópteros británicos que ellos mismos me enviaron cuando les escribía, para pedir información técnica; todo se mezclaba con el

* (Toda la descripción del desembarco del 2 de abril, se podrá consultar en la publicación de Editorial Atlántida "Operación Rosario"; la toma de Georgias en el libro escrito por Emilio Villarino, "Exocet" de la Editorial Abril S.A., en el Capítulo III "Georgias", ambas publicaciones nacionales y en las de origen británcio, "The Falckland War" o "Una Cara de la Moneda" de la Editorial Hyspamérica, realizada por The Sunday Times Insight Tean of London, Capítulo VI "Yo me dedico a hacer la guerra", Capítulo VII "Un caso que hay que resolver" y en el Capítulo VIII "Un acto de extremada descortesía" y en el libro de Max Hastings y Simon Jen Kins "The Beatle for de Falckland" o ("La batalla por Las Malvinas") de Editorial Emecé, en el Capítulo III "La jugada de Galtieri" y en el Capítulo IV "La hora del Almirante").

2

ruido de la máquina de coser de la costurera, señora de Ceballos y los ricos mates que tomábamos en algún descanso con el encargado y los soldados afectados en el depósito de ropa.

A mediados de abril, al concurrir a la Escuela de Aviación para tomar un turno de Puma (especie de PM de la Guarnición Córdoba), sentí mucha envidia ya que la Compañía de Defensa de ese Instituto, se aprestaba para desplegar a las islas, así que Operaciones era un revuelo de órdenes, de llamadas, requerimientos, etc.; crecía mi envidia, sabiendo que la mayoría de los Oficiales que conformarían los mandos de esa Subunidad eran de la "ESFAC", pero el destino quiso que muy pronto nos encontráramos todos juntos, ellos un poco antes, formando parte de la "Base Aérea Militar - Cóndor".

Los días fueron transcurriendo, y el material periodístico era mayor, como así también el acopio de información que poseía. Todo esto se los transmitía a mi sección de instrucción y aquellos soldados que llegaban a las islas, para aumentar su defensa, al igual que los héroes del 2 y 3 de abril eran el ejemplo que trataba de hacer seguir a mis jóvenes "reclutas".

Yo en mi interior sentía que no podía estar ausente en esta gesta, sabía que pronto llegaría el mensaje para mi despliegue. Cada día lo vivía de esta manera, mezclado con la rutina diaria de la Compañía, más aún que nuestro jefe también había desplegado a Trelew, como Oficial de Inteligencia del Escuadrón Canberra, que tendría su asentamiento en la base aeronaval Almirante Zar.

El viernes 23 de abril lo viví a pleno, cuando inauguramos las nuevas remodelaciones de la Escuela Anexa, que consistían en pintura y ventanas nuevas y un hermoso jardín realizado por los mismos alumnos; también esa tarde fue maravillosa porque el establecimiento no tenía bandera propia, a través de un Suboficial del Depósito Mayor conseguí una y la "gente" del Grupo Base me fabricó un mástil, el momento cúlmine fue cuando el soldado de mejor desempeño le entregó al Director la enseña patria.

Ese día siempre estará en mi recuerdo por todo lo ocurrido y también porque fue por mucho tiempo el último día en mi Compañía.

El sueño de todo soldado se iba acercando a la realidad, el clarín comenzaba a llamar "atención" aquel viernes en que me marchaba a mi casa para disfrutar un fin de semana con los míos.

MOLO Roben LA GUERRA INAUDITA CAPITULO IV PLEAMAR BSAS 1985

Si!!

CAPITULO II

"UNA RAPIDA DESPEDIDA"

...Los EE.UU. responderán positivamente a los requerimientos de material para la fuerzas británicas.

Alexander Haig

...No sé lo que piensan hacer ustedes, pero yo voy allá abajo a ganar la guerra.

Contraalmirante Woodward

Abril 1982 - The Sunday Times Insight Times - Londom
HYSPAMERICA - UNA CARA DE LA MONEDA PAG 265

El sábado 24 de abril como era costumbre concurrí con unos amigos al Aeroclub Alta Gracia, lugar donde desarrollaba por entonces mi actividad aérea, ya que soy piloto privado, allí me encontré con la noticia que el "gordo" Lescano, unos de los socios del aeroclub, que es de Carlos Paz, se había ido a Comodoro Rivadavia con un grupo de radioaficionados cordobeses, todos ellos habían sido convocados por la Fuerza Aérea.

Muchas preguntas me hicieron al respecto, yo nada sabía pero nuevamente no podía ocultar mi envidia por ello, yo, oficial estaba ahí sin dar respuestas muy claras, ajeno a todo, lejos del "caliente sur", mientras otros comenzaban a participar activamente en la defensa de las reconquistadas islas.

En el domingo las noticias empezaron a cambiar de tono súbitamente a media mañana, cables extraoficiales provenientes de Uruguay afirmaban un desembarco inglés en Georgias del Sur. Por la tarde como Ana tenía que trabajar, me dediqué al arreglo del jardín de mi casa, escuchando siempre las noticias. Recuerdo que tenía sintonizada "Radio Rivadavia", José María Muñoz esa tarde no tuvo tiempo para terminar el partido de foot-boll, ya que el "Rotativo del Aire", comenzó una edición especial y las noticias del desembarco inglés fueron confirmadas, más aún se hacía mención a una fragata inglesa en Leith y de la resistencia argentina en aquel momento, los cables comentaban del sobrevuelo de un C-130 de la Fuerza Aérea para ayudar al "Grupo Lagarto" que había desembarcado del ARA "Bahía Paraíso" días antes.

Comentamos todo esto con mi madre y mis hermanos, mi padre en ese momento se encontraba en el campo que posee en Colonia Marina, provincia de Córdoba, la incertidumbre y el choque de las noticias se hacían sentir en los míos. Pronto ellos se dirigieron como todos los domingos por la tarde a la iglesia del barrio para asistir a la misa dominical, yo fui en busca de Ana, a la salida de su trabajo.

Como en cámara lenta los hechos vuelven a mi memoria, yo subía por la calle en la que estaba el lugar donde Ana trabajaba, la vi correr a mi encuentro, y le dije:

- Oistes las noticias, atacaron Georgias, hundieron al Santa Fe. ¡Se armó en serio!

Ella con los ojos llenos de lágrimas alcanzaba a decirme:

- Te vinieron a buscar, te están esperando!

Levanté la vista, vi una rural Falcon; junto a ella a un Sufocial del Servicio de Transporte de la "ESFAC", y dentro de ella a mi hermana María Cecilia. A pasos apurados, los dos no dirigimos al vehículo, el Suboficial me informó que tenía muy poco tiempo para buscar ropa y despedirme de los míos, ya que me iba al sur.

Mi alegría interior, el sueño realizado, se mezclaba con la carita de angustia de Ana y de mi hermana. Rápidamente mientras escuchaba a Ana recriminar acerca del porqué de todo esto que estábamos viviendo, interiormente empezaba a sentir la angustia de una despedida tan apurada, tan fea como esta, pero el momento me obligaba a ser realista y pensar en el equipo que llevaría, ¿qué tendría que usar?, nada debía quedar librado al azar, pero también me dolía muchísimo la angustia de los míos. La dejamos a Ana en su casa, con la seguridad de que pasaría en unos minutos a despedirme de ella.

En mi casa mi hermana me ayudó a seleccionar algunos pullóveres, medias de lana y recuerdo a mi querida bufanda marrón y blanco que me acompañó toda la guerra.

Con el vehículo pasamos por la casa de Ana, ella me esperaba con una carta de despedida, fueron todas aquellas cosas que no nos dijimos por el escaso tiempo, junto con la carta, a mi pedido, colocó una foto suya, la que también me acompañó durante los días en Malvinas. De inmediato nos dirigimos a la iglesia, siempre con la premura que imponía el Suboficial que debía llevarme en escasos minutos a la Escuela.

Vi a mi madre que enseguida entendió la situación, casi sin que mediaran palabras, le dije que le escribiría para que supiera a dónde iba, mi hermana con lágrimas en los ojos me despidió y algunas personas que se encontraban en el atrio de la Capilla me alentaron y me desearon buena suerte.

Con toda mi angustia, con los recuerdos frescos de tanta tristeza, rápidamente nos dirigimos a Córdoba.

En el Casino me esperaban mis compañeros, "el tano" Desimone y "el chino" Bermaus, me estaban preparando la valija, de inmediato comencé a vestirme, los soldados del Casino entraban a mi pieza informándome que debía pasar por el Depósito de Movilización, que allí me tenían preparado todo lo necesario, así que con el Alferez Muñoz, otro compañero, en su auto fuimos a buscar mi bolsa aeronáutica, especie de mochila cilíndrica de

material plástico y lona que contenía dos mudas de ropa blanca de invierno y dos de combate, caramañola, marmita y otros elementos, todos ellos inapropiados para ser empleados en zonas australes, es ovbio que así suceda, ya que por entonces el depósito de movilización del Instituto no estaba preparado para tales acontecimientos, debido a que nuestro Escuadrón Tropas generalmente moviliza al N.O. del país.

Con todo esto fuimos a la División Contaduría, allí me esperaban los dos Alfereces designados Blasquez y Sasone, que estaban retirando los pasajes para abordar el vuelo de Aerolíneas Argentinas. Nos despedimos de nuestro Jefe de Grupo, el entonces Vicecomodoro Biasutti, que se interesó por mi corta despedida, prometió que al día siguiente informarían a mi familia por medio de un compañero de promoción, lo mismo sucedería con las familias de los otros dos Oficiales, y con un abrazo nos deseó buena suerte, él tal vez sabía hacia dónde íbamos, nosotros por ahora lo desconocíamos.

El micro nos pasó a buscar, en él estaban todos mis compañeros, todos ellos querían colaborar llevándome algo, todos querían estar presentes, ellos todavía seguían soñando, yo ya vivía la realidad esperada.

Las dos cosas más importantes que llevé en mi valija, fueron mi biblia y la cruz del acampado, aún la conservo sin tapas, amarillenta y con las cicatrices propias de "haber estado en operaciones", ya que ella siempre estuvo en el bolsillo de mi pantalón. Mis compañeros además colocaron en mi valija prendas sport, ya que pensaban que fuese destinado a alguna base o brigada de nuestra Patagonia, tanto la valija, como los pantalones de corderoi, sweters, incluso mis Ray-Band comprados en los Estados Unidos, serán trofeo de guerra de algún miembro del "PARA 2" Británico.

También al aeropuerto viajó nuestro capellán Fray Tadeo, que me regaló antes de abordar el avión un rosario traído por él de tierra santa y un recuerdo del Monte de los Olivos, ambos también los conservo, el rosario se me rompió al efectuar una maniobra brusca.

La gente en el aeropuerto escuchaba las noticias, que en ese momento eran inéditas en nuestro país, después de tantos años de paz. Nos despedimos, aún recuerdo el saludo de todos, pero tal vez el más emotivo fue el que me dio el operario de la manga, al ingresar al avión y estrecharme su mano y desearme buena suerte, era alguien desconocido, tal vez por eso lo recuerde así. Como conocía al Comandante, lo había saludado días atrás al "hacer combustible" en Pajas Blancas, con el "P.A. 38" del Aeroclub Alta Gracia, luego de "cenar" fui a la cabina para observar el vuelo por instrumentos. El "Boeing 737", que originariamente iría a Comodoro Rivadavia, por estar cerrado el espacio aéreo sur, debió volar a Buenos Aires. Ya en Aeroparque, nos dirigimos a la Base, confirmando la salida a las 05:45 del otro día del vuelo al sur.

En Aeroparque cenamos, ya que en el avión la comida fue muy mala, y con la ayuda de dos compañeros míos destinados ahí, completamos algo de nuestro equipo.

Sin desayunar llegamos con una hora de anticipación a la de partida del vuelo, y al ingresar a la sala de espera me encontré con Andrés Gazo, otro compañero mío, y junto a él el Alférez Egurza, mucha fue la alegría por el encuentro, ellos también habían sido movilizados a Comodoro Rivadavia, de esta forma no estaría solo, ya que los demás alfereces eran de promociones más antiguas. Los cinco tomamos el Boeing 727, casi vacío, desayunamos en vuelo y tratamos todos de dormir un poco, pero la ansiedad por lo desconocido me lo impedía, tenía miles de interrogantes como para conciliar el sueño. El arribo a Trelew fue la antesala a la guerra, habíamos dejado "el norte de paz", ahora entrábamos "al sur de guerra", al llegar a la base aeronaval, que es a la vez aeropuerto civil, el comandante ordenó a los pasajeros que cerraran las ventanillas, ya que esta base estaba afectada a la Fuerza Aérea Sur. Pedimos autorización al comisario de abordo para descender y así saludar a mi Jefe de Compañía y al Mayor Martini que se encontraban cumpliendo funciones de inteligencia, nos autorizaron a los cinco, al descender nos encontramos con pilotos y navegadores del Escuadrón Canberra, que estaban esperando la llegada de la primera misión de combate, ya que una escuadrilla de MK 62-B habían sido enviados a bombardear Georgias en apoyo a las fuerzas argentinas, la guerra nos pegaba en la cara, de igual forma que el frío viento patagónico.

El relato de esta misión figura en el Capítulo II "A las Georgias", al igual que la planificación de toda ella, sobre la carta de Georgias, en el libro "Halcones sobre Malvinas" de Ediciones Cruzamante.

Al arribar a la Novena Brigada, el despliegue de aviones de carga C-130, F-27 y F-28 era extraordinario, nunca había visto tanta actividad, cargas acondicionadas para su transporte, soldados, armamento, todo esto tenía una razón ya que allí funcionaba el Comando de Transporte Aéreo.

Nos presentamos en el "POTA" y de inmediato nos dirigimos a la Oficina de Inteligencia, allí nos esperaban para fabricarnos nuestras "chapas" de identificación y llenar ciertos formularios para avisar a nuestros familiares en caso de accidente, como todo se desarrollaba tan rápidamente, al ingresar el Vicecomodoro Trillo, le preguntamos cuál sería nuestro destino, la respuesta fue concreta:

- Ustedes se van a Malvinas, en el primer Hércules que salga, así que apuren todo esto.

La sorpresa y la alegría llegaron juntos en aquel momento. De inmediato traté de ubicar al Alférez Ortellado que estaba destinado en esa Brigada, para de esta manera informar la noticia que acababa de recibir, lo encontré sobre un Pucará y prometió hacerlo cuanto antes, y así llevar tranquilidad a mi familia.

Los demás integrantes del grupo ya habían ubicado al C-130 que estaba siendo cargado con material del Ejército así que aprovechamos también para comprar algunos chocolates y tomando nuestras bolsas aeronáuticas nos encaminamos al C-130 que tenía ya los motores en marcha. El despegue fue normal, en el interior del transporte había una central de comunicaciones, un Unimog con su remolque, un grupo electrógeno y varios tambores de combustible, todo esto estaba a cargo de un Oficial del Ejército Argentino. Como el vuelo era tranquilo decidimos comenzar a equiparnos con más cantidad de ropa, aparecieron entonces las camisetas gruesas y los calzoncillos largos de algodón. Al transcurrir la primera hora de vuelo, el cruce se hacía normalmente en dos horas y media, decidí visitar la cabina, para acortar el tiempo, ya que a medida que nos acercábamos iba en aumento mi ansiedad por pisar suelo malvinense.

Con las maniobras propias para preparar el aterrizaje, el C-130 nos anunciaba que pronto se cumpliría el sueño, y por las ventanillas del avión comenzaron a dibujarse los primeros islotes, acantilados, mientras el Hércules desplegaba su robusto tren, ahí estaban, hacia ellas se dirigían cinco alfereces a cumplir con el juramento hecho en un lejano 20 de junio, algunos antes, otros después en nuestra querida Escuela de Aviación Militar.

S

CAPITULO III

"EL SUEÑO REALIZADO"

"Después de ese primer contacto con nuestras islas, se me hizo más clara esa definición que aprendí siendo cadete de la Escuela de Aviación Militar: Patria es todo aquello que nos pertenece, amamos y somos capaces de dar la vida por su causa".

Cap Pablo Marcos Carballo

DIOS Y LOS HALCONES, EDIT ABRIL CAPITULO 1 PAG 12.

El viento helado nos dio la bienvenida en aquel mediodía inolvidable, mezclándose con el olor al JP1 quemado del Hércules que nos había transportado desde el continente.

Estaba en Puerto Argentino, y personalmente todo lo quería ver y oir, era lo que tanto había esperado, nada podía ser desperdiciado, todo era digno de ser mirado, mientras los cinco nos dirigíamos a las instalaciones del aeropuerto, ya que debido al congestionamiento que había en la plataforma, el C-130 nos dejó sobre la misma pista, con atención observaba las baterías de "Tiger Cat", directores de fuego y cañones de 20 y 35 mm, carpas con personal, aviones "Pucará" y "Aeromachi" artillados con coheteras, el ruido de los grandes transportes se mezclaban en ese momento con una formación de helicópteros Bell UH-1H de Ejército que ponían así una magnífica banda de sonido de una película de guerra, mientras caminaba por la húmeda turba malvinera.

Al presentarnos nos informaron que prestaríamos servicios en la "Base Aérea Militar Cóndor", ubicada en Goose Green y para tal efecto deberíamos volar en alguno de los dos "Chinook" que en esos momentos estaban siendo cargados con tambores de combustibles, al costado de la plataforma ubicada frente a la torre del aeropuerto.

Los cinco, mientras tratábamos de entender "qué era eso" de Goose Green o Prado del Ganso, fuimos sorprendidos por el grito del 1er Teniente Beltrame, que nos interroga, si nosotros éramos los alfereces que irían a la "Cóndor", con mucha seguridad todos respondimos afirmativamente y a paso rápido nos encaminamos al gran helicóptero, al llegar colaboramos con la tripulación para finalizar la tarea de carga, Andrés en ese momento me señalaba haciéndome notar que ya no eran los helicópteros naranja y blanco que habíamos visto meses antes en el Grupo Aéreo Escuela, sino que estos estaban camuflados y ambos estaban artillados con tres ametralladoras 12,7 mm, ubicadas, una en el portalón de carga y las otras dos en los costados, detrás de la cabina, todo esto nos hablaba de guerra, algo tan lejano y sólo visto en el cine o leído en algún libro de aventuras de nuestra adolescencia.

Era la primera vez que volaba en este helicóptero, que es el de mayor porte en nuestra ~~arma~~ Fuerza, con sus dos enormes rotores lo hacen inconfundible, así que a todo el vuelo lo disfruté muchísimo, tratando de ver por las ventanillas el terreno, aparecían lagunas, pastizales, fiordos, alguna pingüinera, bandadas de aves que se espantaban ante el paso de la sección de helicópteros, todo esto mientras saboreabamos un sandwich de cordero asado que la tripulación nos invitó a modo de bienvenida a las islas, estaba delicioso, el café con leche que tomamos en Comodoro era ya recuerdo y teníamos algo de hambre.

Lo que en momentos fueron unos puntitos blancos, lejanas edificaciones, se convirtieron de pronto en un verdadero caserío, mientras el helicóptero efectuaba las maniobras de aproximación.

Luego de esperar que el giro de los rotores aminoraran su velocidad, descendimos en lo que era la plataforma de la "Base Cóndor", un amplio potrero de cesped muy verde y de tierra esponjosa. Con mucha alegría saludé al Mayor Zaporta quien fue a nuestro encuentro, haciéndome bromas acerca de la valija que yo traía, él nos dijo cuál sería transitoriamente nuestro alojamiento, una casa ubicada al costado de la escuela secundaria, esta construcción es el edificio de mayor tamaño en todo el villorrio, ~~cuya fotografía apareció en la Revista Gente N° 872 del 8 de abril de 1982~~, se trataba de una edificación de dos plantas, de estructura de cemento pero techo y paredes de madera, formada por tres cuerpos en y griega, con grandes aulas en uno de ellos y los restantes servían para servicios y alojamiento del alumnado, todos ellos pupilos.

En el camino hacia nuestra casita, pasamos frente a una pieza de artillería de 20 mm y la sorpresa fue muy grande al observar que el Oficial que estaba conversando con su operador era el Alférez Arnaldo Fabre, que inmediatamente al notar nuestra presencia vino a nuestro encuentro saludándonos muy alegremente, ahora ya éramos tres los compañeros de promoción, los tres fuimos siempre muy amigos en nuestra vida de cadetes, compartiendo casi siempre las mismas compañías. Ahora era Arnaldo el que nos guiaba y nos señalaba que a escasos metros del camino que daba a la playa, que pone fin al Seno de Choiseul se encontraba uno de los campos minados. Muchas fueron las preguntas que le formulé, acerca de todo lo concerniente a la base, quiénes eran sus jefes, qué actividad desarrollaríamos, qué sistemas de armas había, todas preguntas propias de un recién llegado, él era un veterano de estos turbales.

Tras acomodarnos en una habitación que cumpliría las funciones de dormitorio, nos dirigimos al puesto comando. Se trataba de un foso de 2 metros de profundidad por 4 metros de ancho, cubierto con bolsas de arena, en su interior nos presentamos al Vicecomodoro Wilson Pedrozo, jefe de la base, al Vicecomodoro Vera, jefe de operaciones y así sucesivamente a todos los Oficiales que formaban parte de esta nueva unidad aérea,

muchos de ellos con alegría nos saludaban, ya que como lo expresé en el anterior capítulo pertenecían a la ESFAC, allí estaban el Mayor Zaporta, el 1er Teniente Serra, el Teniente Rosas, entre otros, los demás Oficiales y Suboficiales pertenecían al Escuadrón Helicópteros de la VII Brigada Aérea, al Escuadrón Antiaéreo de la IX Brigada Aérea con sus cañones Rh 20 mm, personal del G.T.3 que apoyaría más adelante al Escuadrón Pucará de la III Brigada Aérea, las comunicaciones estaban a cargo de personal especializado de la Fábrica Militar de Aviones, al mando del Capitán Re y como el lector ya sabe, la defensa de la unidad a cargo de una compañía de la Escuela de Aviación Militar.

La tarde estaba terminando, en Malvinas es común que a las 17:30 comience el crepúsculo, nosotros dentro del puesto comando éramos interiorizados de nuestra misión dentro del sistema defensivo de la Base Cóndor.

Nos desempeñaríamos como P.O.A. (puesto de observador aéreo) de la R.O.A. "Cóndor" (red de observadores aéreos), distribuidos en cuatro posiciones estratégicas cubriendo los ángulos muertos del sistema de radar Elta-Skyguard, a la que se sumaba el radar de Puerto Argentino, las posiciones además coincidían con las probables avenidas de aproximación lógicas de los "Harriers". Luego de esta exposición brindada por el jefe de operaciones, que iba a ser ampliada al día siguiente por el Capitán Re nos fuimos a cenar.

Esa noche cominos por turnos, con Andrés lo hicimos en el primero, ya que fuimos designados para realizar una patrulla nocturna por el interior del pueblo de Goose Green, ubicado a unos 800 metros del puesto comando y de una de las cabeceras de la pista.

Aprecie el lector el corto tiempo transcurrido, apenas habían pasado unas 26 horas de aquel domingo dedicado al jardín, en mi casa de Villa Carlos Paz, a esta realidad de equiparse para realizar la primera misión operativa.

Cuando nos estábamos colocando correajes y granadas de manos en el interior del puesto, llegaron dos Oficiales de la Compañía 601 de Comandos del Ejército Argentino, de inmediato pusieron de manifiesto el hallazgo de un bote de goma inglés en las inmediaciones de la Isla del León Marino, ubicada en la mitad del Seno de Choiseul, advirtiendo al jefe de base sobre la presunta infiltración de tropas especiales del enemigo en nuestra zona.

En el cuaderno "Comandos en Malvinas" de Editorial Clio S.A., se destaca en la página 44 lo siguiente "...En Malvinas, la Compañía 601 comenzó a operar en cuanto llegó a Puerto Argentino. Esto fue a fines de abril, no recuerdo la fecha exacta. Digo que comenzamos a operar de inmediato porque, si bien no había enemigo visible se habían detectado varios indicios sobre desembarcos de efectivos del S.A.S. en diversos lugares de la isla. Al respecto se habían hallado botes (en una oportunidad se encontró uno del HMS Hermes) y se habían informado sobre ciertos radiofaros...".

Armados cada uno con FAL "PARA" y cien cartuchos, nos encaminamos hacia las primeras casas del suburbio de Goose Green. Comenzamos por revisar los galpones de esquila, sus corrales adyacentes, de inmediato notamos luz en una casa, hacia allí nos dirigimos con el 1er Teniente Basilio, y Andrés en inglés obligó a sus moradores a apagarla, como había estado establecido con anterioridad en una reunión entre el capataz de la F.I.C. y el jefe de la base, debido que con su luz podían guiar a alguna patrulla inglesa que seguramente merodeaban por la zona; en otras casas también hubo que hacerles las misma recomendaciones.

Al ingresar al muelle del pueblo se destacaba la silueta de una patrullera de Prefectura Naval, nuestro jefe de patrulla se dirigió a la embarcación para dialogar con su comandante, acerca si habían podido "hacer escucha" de algún radioaficionado que había podido escapar a la requisa efectuada días anteriores, intentando efectuar alguna comunicación, pero la tripulación al observar el avance de un desconocido, con figura beligerante, le ordenó su identificación encendiendo a tal efecto un potente reflector, una vez identificado, el centinela ubicado en la popa de la embarcación hace avanzar al 1er Teniente Basilio, pero olvidándose que como era costumbre para evitar "golpes de mano" de los comandos, se retiraba a la patrullera del muelle a unos metros, esto no fue notado por nuestro jefe que encandilado trató de abordar a la nave, cayéndose pesadamente al agua. Con Andrés advertimos esto, corrimos y con nuestros fusiles tratamos de levantarlo, mientras que de la patrullera arrojaron un cabo, de esta forma pudo salir de esta fea situación ya que el lugar es profundo y la temperatura del agua no es la más deseable para un chapuzón en medio de una noche helada.

Terminada esta "algo cómica" primera patrulla nos trasladamos nuevamente al puesto comando, lugar donde el Teniente Valazza, jefe de la batería de 20 mm, explicaba el traslado y colocación del radar Elta a un costado de la pista, cerca de la carpa para alojar al personal de turno de la batería. Durante el día a órdenes del Mayor Pose, jefe del Escuadrón Helicópteros, se procedió a probar el armamento de los Bell 212, utilizando como blanco una isla cercana a la costa, como así también un Pucará artillado con 4 coheteras proveniente de Puerto Argentino realizó aterrizajes y despegues de prueba en la pista de la base. Como la noche estaba muy cerrada y todavía no conocíamos el camino a la "casita", esperamos al Teniente Valazza quien accedió a acompañarnos, para de esta forma dar por terminado nuestro primer día en la isla, con un reparador sueño en nuestras calientes bolsas de dormir, sin antes recordar muy callados en la oscuridad de la habitación a todos los nuestros dejados en el "norte" de paz.

CAPITULO IV

"APRENDIENDO"

"Las grandes conquistas de la humanidad han sido regadas con sangre, por lo que antes de emprender la batalla debes reprimir los violentos latidos del corazón y armarte de entereza".

Clausewitz

"Tiene disculpa un soldado que sea vencido; pero ser sorprendido por falta de precauciones no la tiene nunca".

Federico El Grande

Martes 27 de abril

Muy cerca de la casa comenzaron a escucharse explosiones, el sonido de ellas provenía del campo minado que se ubicaba al N.O. de la pista, como todavía estaba muy oscuro, eran aproximadamente las 06:00, todos nos dirigimos al puesto comando para averiguar si habían sido las ovejas o vacas de los kelpers, que no escuchando la advertencia hecha, las habían soltado en la noche para hacer detonar las minas y así abrir una brecha en el campo, o tal vez fueron los gansos o avutardes que en grandes bandadas abundan en la zona.

El jefe de la Compañía Defensa 1er Teniente Sifóm ordenó la formación de una patrulla de reconocimiento, con dos escalones, uno al mando del Alférez Blasquez y el otro me lo confió a mí, teniendo como reemplazante al Cabo Mendoza y diez soldados formaban el resto de la formación. Nos desplegamos en el terreno formando en "doble columna", para pasar luego a la formación de "rombo" al acercarnos al hipódromo, lugar éste ubicado en el extremo oeste de la pista, desde allí marchamos hasta un cobertizo utilizado como tambo por los kelpers, luego de observar que se trataba de voladuras de minas antipersonales producidas por gansos y una vez informado ello por radio al puesto comando, la patrulla se encaminó a las carpas del retén de la compañía, ubicada a escasos metros del puesto comando donde desayunamos con los soldados, aprovechando esta circunstancia para explicar ciertos errores que se cometieron en los desplazamientos, siendo el más importante èl ruido de los elementos de rancho del equipo individual.

Al respecto Luis Dorna al escribir sobre "Los Helicópteros en Malvinas", artículo aparecido en la revista Aeroespacio N° 47, de enero - febrero de 1984, dijo:

8

"...Las fuerzas de las islas fueron puestas en estado de alerta a partir del 18 de abril por cuanto se sospechaba que pequeños grupos S.A.S. y del S.B.S. podrían realizar desembarcos desde submarinos para efectuar golpes de mano seleccionados contra objetivos tan atractivos como eran las aeronaves.

En la noche siguiente hubo una primera alarma, infundada que sirvió para templar a las tropas que estaban a la espera de lo que ya era inevitable. Durante la noche también se escuchaban explosiones en los campos minados que como era de suponer despertaban lógicas reacciones de las guardias y hasta de las unidades de defensa. Por la mañana solían aparecer despedazados algunos inocentes ovinos y eso provocaba recelo sobre la responsabilidad de los kelpers en la matanza. Evidentemente, era una forma cruel de detectar las zonas neutralizadas por las tropas argentinas y cuando desembarcasen los ingleses, seguramente recibirían la información apropiada...".

Seguidamente el Capitán Ré nos reunió y comenzó a darnos las instrucciones de manejo del equipo de comunicaciones que cada uno de los P.O.A. utilizaría, [redacted] probarlos en distintos lugares del campo.

Ese mismo día en una gran fotografía aérea realizada por la II Brigada Aérea, se determinaron los corredores de entrada de los aviones propios y se completó la instalación de la red telefónica alámbrica entre el puesto comando y el director de tiro de la batería de 35 mm perteneciente al GADA 601 del Ejército Argentino. Por la tarde la base fue visitada por el periodista Nicolás Kasansew, para lograr una nota para el noticiero "60 minutos", acerca de la batería de 20 mm, demostración que estuvo a cargo de mi compañero el Alférez Fabre, que se desempeñaría como auxiliar del jefe de batería, es de destacar que Fabre al cumplir con la tarea de transportar los cañones desde la IX Brigada Aérea y al no haber cursado como Oficial de Defensa Aérea el curso correspondiente, debía regresar a Comodoro Rivadavia, pero a su solicitud se le concedió la autorización de permancer en la Base Cóndor, otorgándole el cargo de Auxiliar de Batería.

Mientras ATC filmaba, la Compañía "Charlie" del R.I. 25 a órdenes de su jefe el Teniente Primero Estéban realizaban una práctica del "plan de fuego", disparando con todo su armamento, de igual forma la sección apoyo del R.I. 12 (#) probaba los cañones de 105 mm sin retroceso.

La noche cubrió con su manto negro los ocres pastizales y como ocurrió en casi todo el día persistía una tenue llovizna que hacía todo más frío, refugiándome en la calidez del comedor de la "casita" escribí la primera carta a mi familia y a mi novia. Rogando que no estallaran minas, como había ocurrido en dos oportunidades en la tarde, me metí en mi bolsa de dormir, pensando en los míos, en ese continente que parecía tan lejano.

(1)
(2) DORNA Luis - Aeroespacio Nº 447 ENE-FEB 1984

Miércoles 28 de abril

El día se presentó totalmente nublado, gris plomizo, con algunas nubes que amenazaban chubascos aislados. Toda la base estuvo desde muy temprano en una febril actividad, no era para menos, ese día, debido a la certeza del comienzo de las hostilidades coincidiría con un bombardeo sobre el aeropuerto de Puerto Argentino, el jefe del Componente Aéreo Brigadier Castellanos, ordenó desde muy temprano el despegue de todo el Escuadrón Pucará a órdenes del Mayor Navarro hacia la "B.A.M. Cóndor", dejando dos secciones en Argentino, así que el silencio se quebró con la llegada de los aviones, que aterrizaban con las coheteras colocadas, provocando más de un suspiro al verlas tan cerca del piso al amortiguarse al máximo el tren de aterrizaje en aquel terreno muy desfavorable por lo blando y húmedo, características propias de la turba malvinera.

De esta manera con la llegada del material aéreo quedó definitivamente conformada la Base Aérea Militar "Cóndor", con todos sus elementos operativos para cumplir con su misión de combate, este hecho fue propicio para que luego con todo el personal formado frente al mástil ubicado próximo a la casilla de meteorología, se hizara por primera vez nuestra Bandera Nacional, este emotivo acto es uno de los recuerdos más lindos, mi emoción aún perdura al contemplar una fotografía tomada en ese momento.

Durante parte de la mañana, los cuatro alfereces, Sasone, Blasquez, Egurza y yo nos dedicamos a la preparación de nuestro equipo, la provisión de ración "C" y la elección del personal de soldados que nos acompañaría. Esto se hizo del siguiente modo, el jefe de la Compañía Defensa separó a aquellos soldados que tuvieron formación secundaria y les interrogó si deseaban en forma voluntaria realizar tareas de P.O.A., previamente el 1er Teniente Sifón les explicó el significado de la tarea a realizar.

De inmediato se presentaron los cuatro soldados necesarios, uno para cada Oficial, Andrés, como era el más moderno, se quedó como auxiliar del jefe de operaciones, desempeñándose en el "centro de filtraje" de la R.O.A. Cóndor. Saludé a mi soldado, Juan Carlos Morales, un salteño, oriundo de Orán, al que ordené enseguida la preparación de su equipo, ya habría tiempo para seguir charlando y llegar a conocerlo.

Los "Chinook" comenzaron el helitransporte del R.I. 12 estacionado en el Monte Challenger, que continuará hasta el 1° de mayo, a pesar de la lluvia y el mal tiempo reinante,además de las operaciones aéreas del enemigo. En cada vuelo se transportaba, en cada máquina una sección de tiradores. En uno de esos vuelos que arribaban a la "Cóndor", se presentó el Teniente Coronel Piaggi, jefe del R.I. 12, al que se le informó de las capacidades probables del enemigo en la zona, situación y actitud de la población kelpers, organización y misión de la base.

La misión del R.I. 12 era la siguiente: reserva terrestre helitransportada del Comando Terrestre del Teatro y defensa de la zona en que operaba la "B.A.M. Cóndor".

Casi a media mañana se produce en un episodio confuso la primera "alerta roja", dos palabras que luego serían tan comunes, se trataba de un helicóptero "Augusta" del Ejército Argentino, desconociendo los corredores trazados el día anterior puso en dudas su situación de "amigo". Mientras tanto las minas seguían estallando, producto esta vez por la incursión de unas desafortunadas vacas.

Por la tarde con equipo de combate "aligerado", junto al Vicecomodoro Vera, los cinco "P.O.A." realizamos un vuelo de reconocimiento para tratar de ubicar las mejores posiciones de observación para nosotros. De regreso se marcó en la gran fotografía cada uno de los lugares elegidos, se nos ordenó buscar un indicativo, como siempre el mío fue "Biguá". El Alférez Blasquez fue desplegado en el terreno, nos despedimos y ayudamos a cargar todo su equipo en el helicóptero, de esta manera quedaba ya instalado el primero de los P.O.A., cuyo indicativo fue "Hiena", en una zona denominada "Punta Cantera", muy cerca de una casa abandonada, en un terreno lleno de piedras blancas de grandes dimensiones.

Debido a que comenzó a lloviznar y las condiciones de meteorología no eran las óptimas, se aplazó el despliegue del resto de los puestos hasta la mañana siguiente, por lo que trasladamos nuestro pesado equipo desde la plataforma hasta la casita, donde cenamos, esta vez lo hicimos con mayor número de turnos ya que el personal aumentó con la llegada de los pilotos de los "Pucará" y aquella noche dormimos por última vez todos juntos en aquella casa de techo verde, a la cual no volveríamos más.

Jueves 29 de abril

Tal como estaba previsto, desde temprano el helicóptero empezó a sembrar a los tres P.O.A. restantes, el último vuelo fue el mío, mi lugar de operaciones estaba ubicado al S.E. de la base, sobre unas colinas cubiertas por pastizales amarillentos, desde donde se divisaba con la ayuda de los prismáticos a nuestra base. Un profundo silencio de campo, el susurrar del viento peinando los pastos, fue lo que quedó al irse el helicóptero, al cual seguí con la vista como despidiéndome de aquella gente que palpitaba en la base la aproximación de la guerra. Con el soldado Morales comenzamos a buscar el lugar donde construiríamos nuestro refugio.

Establecido el lugar comenzamos con la tarea, hicimos un "pozo de zorro" amplio, con la tierra sacada en forma de "tepes" (turba) fabricamos las paredes, para así colocarle los tirantes de la carpa provista, que hubiera durado muy poco con los vientos que soplan en Malvinas, forramos todo su interior y techo con el cuerpo de la carpa, colocando a modo de camouflage una red del tipo "barracuda", a la que le fuimos "tejiendo" pastos arrancados en forma discontinua, para no alterar la fisonomía del lugar. Una vez terminado todo esto, observamos desde todos los puntos, los posibles errores cometidos en su mimetizado y al comprobar su casi disimulo en el terreno de

la "Lafonia", ubicamos todo nuestro equipo en su interior para luego realizar nuestra primera comunicación con la Base Cóndor (indicativo: Nido), coincidiendo con unahora, de número par; informé al Centro de Filtraje el pasaje de una sección de Trakers de la Aviación Naval con rumbo a Puerto Argentino, dejé el equipo encendido para así escuchar a los otros P.O.A., cosa que me alegró mucho, al caer la tarde establecimos los turnos para la noche y comencé a enseñarle el manejo del equipo de comunicaciones a Morales, para salvar así cualquier situación que pudiera ocurrir, mientras comíamos nuestro primer almuerzo-cena, se trataba de dos viandadas con galletitas y de postre un "Mantecol".

Viernes 30 de abril

Por la mañana mejoramos nuestro refugio, finalizado esto, nos equipamos y comenzamos la primera patrulla, reconociendo los alrededores del lugar establecido para nuestro P.O.A. La región se denominaba "Lafonia", era ~~de~~ una gran llanura ondulada, con pequeños arroyos y lagunas en sus depresiones, todo el terreno eran "turbales" con pastizales amarillentos, por la estación que estábamos viviendo, con muchos líquenes y pequeños hongos entre la hierba. Lo más sorprendente era la cantidad de ovejas que pastaban en la región, según información que poseía alrededor de 60.000 animales formaban parte del plantel de la F.I.C. en ese lugar. También desde las alturas de las colinas como dije anteriormente se divisaba el caserío de Goose Green y las islas que forman un delta al finalizar el Seno de Choiseul, recortándose al N.O. las alturas de Rivadavia, cordón formado por montañas de regular elevación, con nieve en alguno de sus picos. Todo este hermoso paisaje estaba inmerso en el más profundo silencio, acunado por un constante viento helado del sur, al que me acostumbré pronto. Sólo el silencio era quebrado por el balido de un carnero al guiar a sus ovejas a las aguadas o el graznido de los gansos o avutardas que mansamente pastaban en la región.

Con las ayudas de los prismáticos "recorrimos" todo el terreno relevando todos los accidentes geográficos, descubrimos una pequeña casa al S.E., a la que vigilamos constantemente, ese día pasó sin novedades importantes, en la base se realizó una práctica en conjunto con el material antiaéreo de 35 y 20 mm, lo que puso un toque distinto al caer la tarde. También observamos el vuelo de una sección de Pucará y un helicóptero Bell 212, seguramente en misiones de reconocimiento. Como no podía ser de otra manera el último día de paz fue muy tranquilo.

Durante la noche efectué todas las comunicaciones de rutina, a las 22:00, horario previsto para una de ellas, el autor del libro "Guerra Aérea en Malvinas" de B.H. Andrada,* coincide con el siguiente relato: "...a las 22:00 en punto (23:00 GMT) el poderoso cuatrirreactor bombardero "Vulcan" BMK2, matrícula XM 607 perteneciente al Escuadrón 101 despegaba desde el Aeropuerto Wideawake -Isla Ascensión- al mando del ~~Teniente~~ Capitán

* B.H. ANDRADA "GUERRA AEREA EN MALVINAS - EDIT EMECE PAG 81 - 1983

Martín Wither, secundado por el ~~Teniente~~ Capt Dick Rusell, encargado de supervisar los 17 reaprovisionamientos durante las 15 horas de vuelo y como navegador y bombardero el ~~Teniente~~ Capt Bob Wright, todo este personal pertenecía al Escuadrón 44 de la R.A.F. - Objetivo: Malvinas...".

Todo lo concerniente a la operación "Blackbuck" llevada a cabo por la R.A.F. el 1° de mayo aparece explicado en el Capítulo XIII del libro "Una Cara de la Moneda" y en el Capítulo IX del libro "La Batalla por las Malvinas", publicaciones de Hyspamérica y Emecé respectivamente.

CAPITULO V

"...Y EL DIA LLEGO"

Discípulo: Maestro ¿qué es la fortaleza?
Maestro: Es la capacidad para saber enfrentar el peligro y las adversidades. Se hace presente en dos actos fundamentales: atacar y resistir. De ambos, el más propio de la fortaleza es el de resistir pero es también el más difícil. Su acto supremo es el martirio, por el que se sufre voluntariamente la muerte por la Fe.

Santo Tomás, Suma Teleológica

Sábado 1° de mayo

La noche fue muy tranquila, sin vientos, como mi ubicación se encontraba aproximadamente a unos 70 km, en línea recta, de Puerto Argentino no observé nada anormal, a las 04:40 cuando el "Vulcan" BMK2 (XM 607) perteneciente al Escuadrón 101 regara con 20 bombas de 1.000 libras al aeropuerto, cumpliendo con poco éxito, la operación "Blackbuck".

Como en Malvinas amanece aproximadamente a las 08:00, al subir a una loma cercana para efectuar la comunicación de rutina, de esta manera lograba un mayor horizonte radioeléctrico, observé en la pista movimientos del Escuadrón Pucará y helicópteros, sin darle importancia, comuniqué a "Nido", que el sector "Biguá" estaba sin novedad.

Mientras tanto en la "Base Cóndor" en esa madrugada sucedió lo siguiente, relatado en esta oportunidad por B.H. Andrada en su libro "Guerra Aérea en Malvinas" de Edit. Emecé "...La reunión terminó a las 04:30. Había comenzado casi dos horas antes ordenada por el jefe de base, y participaron en ellas los jefes de los escuadrones y el Oficial de operaciones. Según la información recibida por radio desde el Comando del Componente Aéreo en Malvinas, la evolución de la situación en las últimas horas permitía suponer que los ingleses atacarían en cualquier momento. La flota estaba muy cerca y las islas habían quedado dentro del radio de acción de los aviones Harrier. El jefe de la base transmitió esta información a los Oficiales que lo acompañaban en Darwin, quienes a su vez se encargarían de ponerla en conocimiento del resto del personal.

En la reunión se analizaron las posibilidades del enemigo, se estimó cómo podría ser un eventual ataque y se dieron directivas generales.

Una vez terminada, se retiraron los Oficiales, exactamente 20 minutos más tarde, recibió un nuevo llamado del Comando, Puerto Argentino había sido bombardeado a las 04:44. ..."

ANDRADA B.H. "Guerra Aérea en Malvinas" EDIT EMECE PAG 86 – 1983

Esta vez, la orden para la "Base Cóndor" consistía en evacuar todos los aviones "Pucará" y enviarlos a la pista improvisada cerca de Bahía Elefante, en la Isla Borbón al norte de la Gran Malvina. Esa pista había sido evaluada en su momento por el personal de la III Brigada, pero sin encontrarla apta para operaciones continuadas, por ser el terreno demasiado blando. No obstante, como pista auxiliar y para una emergencia, sería de utilidad, se encontraban en ella algunas máquinas muy livianas de nuestra Aviación Naval.

La falta de balizamiento, tanto en Pradera del Ganso como en Bahía Elefante, hacía imposible el traslado nocturno, y no hubo otra alternativa que esperar las primeras luces.

Antes del amanecer, a las 07:15, empezaron a poner en marcha los motores de los "Pucará" y minutos después se iniciaban los despegues.

La improvisada pista era muy precaria, el pequeño campo utilizado no medía más de 450 metros de largo por 200 de ancho, tenía una hondonada en el centro y el terreno era bastante blando. Los aviones debían despegar siguiendo la diagonal, para aprovechar la máxima extensión.

Siempre había viento en Darwin, lo que ayudaba a los aviones a "levantar antes" en la carrera de despegue, ese día 1° de mayo, y a esa hora, justamente, la calma era total, "ni una gota de viento".

Salieron las primeras máquinas, pesadas, con sus tanques de combustible completos y sus coheteras; corrieron por la pista con las ruedas semihundidas en el barro.

Las huellas se hacían cada vez más profundas, y uno de los aviones no pudo superar esa verdadera trampa.

Su rueda de nariz se encajó de golpe en el barro, en el medio de la hondonada, el montante de la pata delantera cedió y la máquina "piloneó", quedando clavada de trompa y con la cola en alto...".

Para precisar aún más lo que sucedía en la "Base Cóndor" seleccioné del libro "Dios y los Halcones" escrito por el Capitán Carballo, el relato de un jefe de Escuadrilla de Pucará, el Capitán Grunert, en el Capítulo III "Así Debíamos Operar con el Pucará".

..."Escuadrilla: Capitán Grunert N° 1
Teniente Calderón N° 2
Teniente Russo N° 3
Teniente Címbaro N° 4

Meteorología: viento calmo - 3/8 Ac As

Aproximadamente a las 05:00 horas nos despertó el jefe de Escuadrón, Mayor Navarro, quien nos comunicó que a las 04:40 horas había sido atacado Puerto Argentino y que nos preparáramos para despegar con las primeras luces.

M. P. CARBALLO "DIOS Y LOS HALCONES" EDIT ABRIL CAP. III PAG 16

Luego de la reunión previa, nos dirigimos a una casilla que había al costado de la pista, a esperar que se colocaran las balizas (2 de cabecera, 1 sobre un tambor de 200 litros a la mitad y otra en la cabecera opuesta).

Se designó la escuadrilla que debía despegar, debido a que el 1 y 2 no estaban alistados; se ordenó el despegue del 3 y 4 en ese orden. En cabecera colocamos los dos aviones en forma paralela, para aprovechar la mayor cantidad de terreno posible, ya que el campo era muy corto y no se despegaba con seguridad, pues era una pista semipreparada sobre un potrero, muy blanda y despareja. Mientras nos encontrábamos en cabecera el 1 y el 2 carreteaban hacia la misma.

En la carrera de despegue, el 3 metió una rueda del tren en un pozo, lo que le hizo perder el control del avión, quedando completamente en el aire durante aproximadamente 15 segundos y cayendo nuevamente en tres puntos; al llegar al final de la pista, el avión estaba todavía con 5 kilómetros menos de la velocidad necesaria, el despegue fue sumamente accidentado y con el avión "flameando" y tocando con la rueda la baliza del fin de pista.

Al final de cabecera había, a unos 30 metros, un alambrado con una especie de enredadera de más o menos 1,5 metros de altura, lo que hacía más crítico el despegue.

Una vez en el aire, el número 4 colocó proa al sur, era donde debíamos permanecer en espera de órdenes, mientras el 1 y 2 debían realizar un reconocimiento ofensivo para reunirse nuevamente en el sector sur de la "Base Cóndor".

El 1 y 2 no pudieron despegar por accidentarse el 1 en la cabecera de pista, quedando disponible para cumplir la misión sólo la sección formada por el N° 3 y el N° 4. La sección, después de cinco minutos de espera, se dirigió al objetivo: un helidesembarco inglés próximo a Puerto Argentino. El radar nos informó luego que los helicópteros habían desaparecido, razón por la cual y después de sobrevolar el lugar, regresamos a la base de origen. Yo con el mínimo de combustible, me puse en contacto con la torre y solicité la entrada al circuito, la cual me fue negada y se me ordenó dirigirme a la alternativa que era la Base Aeronaval "Calderón", ubicada en la Isla Borbón.

Dado que mi indicador de combustible estaba casi en "cero", le notifiqué a la torre que me autorizara el aterrizaje, pero me repitieron las indicaciones anteriores...".

Como la actividad de las aeronaves se incrementó con una descarga de artillería, que supuse era de los cañones de 35 mm del G.A.D.A. 601, decidí seguir observando hacia la base, mientras Morales acondicionaba el refugio. De pronto ante mí, a la manera de una película veo a tres aviones, sobrevolar a baja altura mi base, aparecieron del N.O., es decir desde el Canal San Carlos y al instante las explosiones de bombas, tanques de combustible que se elevan al cielo como verdaderos "hongos", un Pucará comienza a incendiarse, quiero seguir a los tres aviones atacantes, pero es imposible

ya se habían "pegado" al suelo, perdiéndose en el horizonte. El soldado Morales me grita: qué pasa señor!!, yo le contesto que atacaron a nuestra base, todo esto sin despegar los binoculares de mis ojos, era la "cachetada" que nos hacía veteranos, era la guerra, ahí estaba con las muertes, los aviones con densas columnas de humo, y mi base en llamas.

La angustia se apoderó de los dos, conversábamos sobre lo sucedido, nos preguntábamos sobre la suerte de tantos conocidos que había allá, a lo lejos, en ese horizonte de fuego y humo ¿qué habría pasado? ¿por qué la artillería antiaérea no respondió?

Para no aumentar el desconcierto, me comuniqué a las 10:00 en punto con el Centro de Filtraje de la P.O.A., y confirmé que no había novedad en el sector "Biguá".

Con la ayuda de ciertas publicaciones seleccionadas, completaré el relato de ese 1° de mayo de 1982, día del bautismo de fuego de la Fuerza Aérea Argentina. Los tres Harriers que atacaron a la Base Cóndor pertenecían al HMS Hermes, y así lo describen M. Hastings y S. Jenkis en "La Batalla por las Malvinas", Capítulo IX "Una Guerra en el Mar", "...A causa de su sistema de radar más moderno y su grupo aéreo más reducido el HMS "Invencible" fue designado unidad de defensa aérea, debía concentrar y proveer de patrullas de combate aéreo para dar techo de protección a toda la flota. Los doce Harriers del Hermes tomarían a su cargo la función de atacantes.

Al romper las primeras luces de la mañana, toda la fuerza de ataque bajo las órdenes del Teniente Andy Auld del Escuadrón 800, despegó del Hermes, se agrupó sobre la flota y se orientó hacia la costa de Malvinas. Se había calculado con mucho detenimiento el alcance de los vuelos en base al combustible y peso de las bombas.

Una medida prudente de Woodward fue llevar sus portaaviones a 100 kilómetros de la costa para disparar sus aviones...".

A pesar de que todos los componentes de la Base Cóndor estaban alertados desde la madrugada por un posible ataque, la sorpresa fue total, y muchos fueron los que no atinaron a correr a los refugios, para así no "perderse" el espectáculo de la guerra, no conocíamos nada de guerra, éramos por entonces un país con tradición de paz, y las luchas por nuestra indepencia eran de un pasado histórico, todo esto queda sintetizado al continuar el relato de M. Hastings "...los Harriers llevaron vuelo bajo y veloz, tres aparatos se desprendieron del conjunto para atacar la base enemiga de Padro del Ganso, cuatro para distraer el radar de Stanley y las defensas antiaéreas, mientras los demás marcharon en pos de la pista de aterrizaje y las instalaciones adyacentes. Las defensas habían sido alertadas por el Vulcan, comunicó Auld. A medida que avanzábamos, parecía que nos observaban con la mirada que un chico pone ante un programa de dibujos animados...".

Con respecto a la pregunta que nos formulábamos con Morales ¿por qué nuestra artillería no respondió al ataque? la respuesta la encontré al

Editorial Río Bs As.

hablar con mi compañero Fabre al tomarme el primer descanso y en la lectura del libro de Horacio Rodriguez Mottino "La Artillería Argentina en Malvinas", en el testimonio del Subteniente Claudio Oscar Braghini, jefe de la 3a. Sección Batería "B" del G.A.D.A. 601.

"...Con un tractor logran arrastrar el avión y despejar la pista; los "Pucará" permanecían en vuelo, cuando esto ocurría serían aproximadamente las 08:00 horas, y desde el puesto de comando me comunican que pasábamos a "alerta celeste" y yo aprovecho esta situación para solicitar autorización para efectuar un "tiro al punto ficticio" para comprobar la alineación de nuestras armas, y son estos los minutos más nefastos para la base, pues tres aviones enemigos volando a muy baja altura aparecen de repente desde el mar, descargando sus armas sobre la pista destruyendo un avión "Pucará" y algunos tanques de combustible.

La sorpresa fue total y recién en ese preciso instante comprendemos la guerra en su real dimensión, pues podemos apreciar sus consecuencias y palpar la realidad de la misma viendo la muerte tan cerca y surgen infinidad de preguntas. ¿Por qué se pasó de "alerta roja" a "celeste"?, ¿por qué los radares de Puerto Argentino no pudieron alertar sobre la aproximación de los aviones?, ¿por qué justo en ese momento tuvimos que probar las armas? Y surgen a mi modo de ver pocas respuestas: una de ellas, la falta de experiencia de guerra, esa experiencia de guerra extrajera que uno puede leer en los libros, pero que hasta el momento en que no la vive en carne propia, no llega a asimilarla en su totalidad, no llega a comprenderla en su profundidad ni valorizarla debidamente y de allí la famosa frase tan repetida y tan veraz a la luz de los hechos que dice "la experiencia propia cuesta cara y llega tarde...".

Al referirse a la "Artillería en Malvinas" Aeroespacio en su número 483 dice "...El 1° de mayo, la defensa aérea de la B.A.M. Cóndor se encontraba en máxima alerta, con los cañones listos para hacer fuego ante la primera aparición del enemigo, y el enemigo se hizo presente, pero sorprendió a nuestros artilleros. ¿Qué pasó? Lo imprevisto. A las 08:25 horas se comunicó a las diferentes piezas que decolarían aviones basados en el campo local y ese hecho distrajo la atención de las dotaciones.

Cuando el Elta de los Rheinmetall 20 mm advirtió ecos a las 08:33 procedentes desde el N.O. y a una distancia de unos 2 km, la rapidez de la llegada de los Sea Harriers no permitió la identificación de los móviles ni la apertura del fuego...".

Para completar la descripción de este ataque daré paso a B. H. Andrada y su libro "Guerra Aérea en las Malvinas" que en la página 88 nos cuenta "...Uno de los Harriers arrojó dos bombas de 250 kilos, la primera explotó a un costado de la pista y la otra afortunadamente, después de pasar por arriba de los depósitos de munición, cayó a 100 metros de distancia formando un enorme crater. Los otros dos Harriers dejaron caer bombas

EMECE

"Beluga", con trágicas consecuencias. Una de las bombas dio exactamente a uno de los "Pucará" que estaba poniendo en marcha sus motores, con el piloto sentado en la cabina. A su lado, en tierra se hallaban los Suboficiales mecánicos armeros y otros especialistas, que terminaban de alistar la máquina para la partida.

La bomba explotó lanzando a su alrededor la terrible carga de granadas. Una esquirla dio en la cabeza del piloto quien, intentaba saltar del avión en ese instante, provocándole la muerte en el acto.

También murió en el momento uno de los Suboficiales del grupo qu se hallaba cerca, y varios otros quedaron heridos junto al avión, que enseguida empezó a incendiarse.

A poca distancia, otra bomba había arrasado una carpa que se consumía en llamas, junto a unos arbustos en forma de setos.

En pocos segundos se había producido un caos total, los focos de incendio eran varios. Desaparecidos los aviones atacantes y acallado el ruido de sus turbinas, se oyeron los gritos de algunos heridos que pedían ayuda, las órdenes impacientes, las advertencias e indicaciones, y el ronquido ahogado e impresionante que producen las grandes llamas al desplazar el aire que las rodea.

Empezó a soplar el viento, y los borbotones de humo negro formaron columnas inclinadas arrastrando chispas y pequeños trozos encendidos. Los hombres pugnaban por acercarse al "Pucará" en llamas desde el lado del viento, pero el calor era igualmente insoportable. En ese momento se oyó la primera detonación que fue seguida de inmediato por otra hasta multiplicarse en una infernal descarga continuada de explosiones de distinta intensidad.

Habían empezado a explotar los cohetes y la munición de los cañones y ametralladoras del avión que se incendiaba.

Ya nadie pudo acercarse más a la máquina y sólo pudieron morder su impotencia mientras la veían arder furiosamente.

El seto, largo y ancho, formado por el único tipo de arbustos que crecían en la zona, seguía quemándose, y las lenguas de fuego, empujadas por el viento, se extendían hacia un conjunto de cajones que contenían bombas y cohetes.

Quisieron apagar los focos usando extintores, pero el esfuerzo resultó inútil. Las cargas se acababan en pocos minutos y el fuego continuaba sin mengua.

Lograron retirar los cajones que se encontraban más cerca del seto y que ya habían empezado a chamuscarse. Nadie midió el riesgo que corría al hacerlo y Dios no quiso que explotaran.

Finalmente los incendios fueron cediendo poco a poco y al cabo de 2 horas, las llamas perdieron fuerza hasta desaparecer del todo.

Las consecuencias del ataque fueron luctuosas: nueve muertos y

trece heridos, algunos de ellos de gravedad.

Nuestros muertos fueron el Teniente Jukic, Cabo Principal Duarte, Cabo Principal Rodriguez, Cabo 1° Montaño, Cabo 1° Peralta, Cabo 1° Brasich, Cabo 1° Carrizo y el Cabo 1° Maldonado.

Mientras tanto, en la pista, a cielo abierto, junto a restos de metales semifundidos y en medio de pastos ennegrecidos y todavía humeantes, un médico de la Fuerza Aérea salvaba una vida extrayendo una esquirla del estómago a un herido...".

El Teniente Hernández en el Capítulo V "Pradera del Ganso" en el libro "Dios y los Halcones" nos cuenta "...El trago fue bastante amargo. Habían comenzado recién las operaciones y ya veíamos salir un "Chinook" cargado de heridos hacia Puerto Argentino...".

Con el soldado Morales mientras continuábamos nuestra vigilia, observamos el vuelo del "chinook" con los heridos, eran casi las 09:00 de esa trágica mañana, los rotores del gran helicóptero retumbaban entre los cerros de las Alturas de Rivadavia, al respecto Luis Dorna escribió en la revista Aeroespacio N° 437 "...La primera actividad del Escuadrón Helicópteros, tan pronto como se levantó el estado de "alerta roja", fue embarcar a bordo de uno de los Chinook a los heridos y apenas 30 minutos después del primer ataque zonal británico se encontró en el aire rumbo al hospital militar de Puerto Argentino. El vuelo se efectuó sobre una ruta distinta de la corriente como medida especial de precaución ante la posibilidad de que el mando invasor hubiera sido notificado por los lugareños sobre "rumbos habituales" que acostumbraban seguir nuestras aeronaves y por eso el piloto se "pegó" al cordón serrano que bordea la parte sur de la línea general Darwin - Puerto Argentino...".

El piloto que se refiere el párrafo anterior era el Capitán Giagischia, con quien compartí momentos imborrables llenos de camaradería, junto a todos los integrantes del Escuadrón Helicópteros, verdadero equipo humano que siempre guardaré en mi memoria, el Capitán comienza su relato así, en el libro "Dios y los Halcones", Capítulo XVII "Para ellos" "...De los pilotos de helicópteros, a los que supieron con honor combatir y con gloria morir, hombres del aire que están junto al Señor seguramente...".

Para que el lector tome conciencia de lo que significó esta primera experiencia, la dolorosa pérdida de la "novatez" en combate, se resume en lo escrito por el Capitán más adelante en ese mismo Capítulo "...A un costado del helicóptero vi a un Suboficial de la tripulación que estaba llorando, le pregunté qué le pasaba.

- Señor, murió en mis brazos, estudiamos juntos, nos recibimos juntos, fuimos amigos inseparables y se me quedó en los brazos, mientras me suplicaba que no lo dejara morir.

Estaba muy afectado y cada vez gritaba más, repitiendo siempre lo mismo. Con fuerza y cariño al mismo tiempo le dí un golpe en el pecho

mientras le ordenaba —¡Ríase! Siguió gritando. Repetí el procedimiento, primero fue la insinuación de una sonrisa, luego risa, luego una carcajada y de pronto me encontré riendo con él desesperadamente, yo también necesitaba un desahogo, nos salvamos, debíamos superar nuestras debilidades humanas pues muchas vidas dependían de nosotros y la guerra recién comenzaba. Tal vez en la noche tendríamos tiempo para llorar...".

Al encontrarme días más tarde con el Teniente Rosas en el Puesto Comando, y al comentarme sus vivencias sobre el ataque del 1° de mayo, recuerdo algo que me llegó mucho, sobre todo por las lágrimas de este Oficial que traicionaban a un exhuberante bigote, que quería hacer mostrar un rostro más recio.

- Estuve esa noche anterior de turno, así que para aguantar el frío, mientras recorría los puestos de guardias que se implementaban por las noches en los lugares estratégicos, había cambiado el agua de mi caramañola, por un poco de ginebra.

Cuando terminó el ataque, salí de mi refugio y al observar a uno de nuestros Suboficiales herido, todo ensangrentado, me dirigí corriendo hacia el y al reconocerme me dijo:

- Vio señor cómo estoy, si usted me hubiera dado de baja. Luego comenzó a pedirme agua ya que sentía mucha sed, y al comprobar que sólo tenía la ginebra que me ayudó a "pasar" la noche, corrí en busca de agua. Cuando regresé ya había muerto.

Lo mismo que yo, el Teniente Rosas fue instructor en la Escuela de Suboficiales, es por ello que este recuerdo me acompaña siempre.

Pasado el primer momento de todo este horror, casi al mediodía, la base recibe desde Puerto Argèntino la orden de preparación para repeler un ataque desde el mar.

Aeroespacio N° 433 - mayo - junio 1983 "...En horas de la tarde, ante las posibilidades de que se produjera un intento de desembarco inglés para capturar los poblados y el campo aéreo. El Puesto Comando ordenó que se enviasen cañones para reforzar la defensa terrestre sobre la línea de la costa, bordeando Prado del Ganso. Ese cambio se realizó en la tarde con un solo tractor, pero al día siguiente, al haberse aventado la posibilidad inmediata de tal suceso, se ordenó el regreso de las piezas a las posiciones primitivas...".

También la sección de cañones de 35 mm cambió de posición, colocándose este material en la lengua de tierra en el extremo del pueblo, la que también se sumaba a la "defensa costera" ante el probable desembarco en el Seno de Choiseul.

Mientras sucedió todo lo narrado, el bautismo de fuego de la Fuerza Aérea se extendió a sus unidades aéreas, al atacar a la fuerza de tareas compuesta por el destructor de la clase County HMS "Glamorgan" y las fragatas de la clase Amazon HMS "Arrow" y HMS "Alacrity", que cañoneaban a la

B.A.M. Malvinas y posiciones del R.I. 25 (-) en las cercanías del Aeropuerto.

La fragata HMS "Arrow" fue seriamente dañada al estallar una bomba en su superestructura, hecho este confirmado en la publicación inglesa Batle for the Falklands (2) Naval Force, escrita por Adrian English y Anthony Watts y publicada por Osprey Publishine - London, también se retiró "lamiendo una herida" provocada por dos bombas de 450 kg el HMS "Glamorgan".

En ese 1° de mayo de 1982, que no olvidaré nunca, fueron en busca de su destino, en su último vuelo, el Capitán Gustavo García Cuerva, Primer Teniente José Ardiles, Primer Teniente Mario González y el Teniente Eduardo De Ibanez, algunos descansando en el frío Atlántico Sur o regando con su sangre los turbales de nuestras "hermanitas perdidas". También ese día entregan su vida cumpliendo su deber, los soldados Guillermo García y Héctor Bordón, pertenecientes a la IX Brigada Aérea.

Por la tarde un Bell 212 sobrevoló varias veces nuestra posición y a la distancia se escucha su rotor, tratando de localizar al 1er. Teniente Ardiles, quien fuera derribado en la entrada del Seno de Choiseul, la tarea fue negativa, al atardecer regresó el equipo S.A.R.

Con Morales nos prometimos estar más alerta, y que la sorpresa del ataque sería sólo un recuerdo que se sumaría a la experiencia. Mis comunicaciones fueron todas normales, sin mayores novedades durante la última parte del día.

La noche se adueñó de las colinas de Lafonia, me quedé solo en el primer turno, sentado con el FAL en mis rodillas y el rosario entre las manos rezando por nuestros muertos y heridos, recordando a mis familiares mientras un viento helado me pegaba en la cara.

CAPITULO VI

"MIS DIAS EN LAFONIA"

"¡Soldado! recuerda que la muerte es más liviana que una pluma, pero el deber es más pesado que una montaña!"

Ejército Imperial Japonés

Esto va a ser un asunto trágico y cruento.

Almirante John Fieldhouse - Abril 1982

The SUNDAY TIMES INSIGHT TIMES – LONDON – HYSPAMERICA - UNA CARA DE LA MONEDA PAG 140

Domingo 2 de mayo

Fue un día sin novedades importantes, la meteorología impidió la actividad aérea propia y enemiga, el techo de nubes estaba muy bajo y los chubascos mezclados con fuertes vientos se hicieron presente en toda la región.

En la "Base Cóndor" se organizó nuevamente la defensa aérea, ya que hasta la mañana las piezas de 20 mm, cubrían el sector de la costa que bordeaba a la base. La sección de 35 mm del G.A.D.A. 601 se estableció definitivamente en la lengua de tierra al S.E. del pueblo.

También se eligió la ubicación del cementerio, estaría muy cerca del hipódromo de Prado del Ganso, al S.E. del caserío.

Ya que las acciones de hoy no fueron muy importantes, explicaré cómo eran las actividades de un día en la posición.

En Malvinas amanece aproximadamente a las 08:00, luego de la comunicación de rutina desayunábamos, éste consistía en un sobre de café con leche o cacao con leche, que luego de mezclarlo con agua lo calentábamos con ayuda de pastillas de alcohol sólido en un soporte metálico, siempre acompañado con algún paquete de galletitas "molidas", ya que éstas no aguantaban los golpes del traslado en helicóptero.

Luego de esta actividad comenzaba la tarea de vigilancia en el sector. Nos equipábamos con equipo liviano, para lograr dominio del terreno recorríamos las crestas de las colinas.

Por la tarde, luego de las 16:00 almorzábamos y cenábamos en la misma comida, se trataban de nuestras queridas "latas", de la ración de combate, que contenían carne con lentejas, carne con fideos, albóndigas con arroz, porotos con carne de cerdo y panceta, todo esto a igual que lo anterior, lo calentábamos con alcohol sólido, o con pequeñas astillas de leña que nos proveía la base, pero para no delatar la posición pocas veces las utilizábamos.

El sol se ponía aproximadamente a las 18:00, a esa hora comenzaba el 1er. turno, que duraba 2 horas y así sucesivamente hasta las 08:00 del nuevo día. Durante la noche caminábamos alrededor del refugio, o sinó permanecíamos en la carpa, que tenía siempre "las puertas" abiertas para de esta forma evacuar rápidamente el lugar y tener también mejor control sobre el terreno.

La noche con su silencio, llegaba siempre cargada de miedo a la acción de los comandos, miedo a la muerte fría del cuchillo; por ello siempre cualquier ruido era motivo de sobresalto y acompañado de apurados latidos del corazón, hasta que descubríamos que se trataba de una pareja de gansos, o algunas ovejas que pastaban tranquilamente. También por las noches recordaba en silencio a mis familiares, rezaba el rosario, agradeciendo al Señor un día más el estar viviendo esta gesta, porque en definitiva eso es la guerra, alegrarse de no estar muerto, sobrevivir aplicando para ello las mejores técnicas y tácticas, el resultado es un día más de vida.

Lunes 3 de mayo

Por la mañana continuó el mal tiempo con lloviznas y viento, mejorando notablemente para el mediodía; sobrevolando 2 Harriers en altura, estelandó las aeronaves lo hicieron de sur a norte, hecho este que fue notificado por todos los P.O.A. al Centro de Filtraje de la base.

A media tarde, casi antes de nuestra cena, observamos el vuelo de un helicóptero Bell 212, cambiando en varias oportunidades sus rumbos de avance para no delatar su posición y con alegría descubrimos que vendría hacia nuestra zona de vigilancia, aterrizó a unos metros de una especie de cañada, corrimos hacia él, entre los integrantes de la tripulación venía Andrés Gazzo, que a través de un corto diálogo (mientras descargaba bolsas con víveres y agua) que contó sobre el desastre del 1° de mayo, fueron muy pocas palabras, pero todas cargadas de emoción, también me llegó un equipo de comunicaciones de reemplazo con baterías recargadas.

Luego en la noche no hubo novedades, con un cielo estrellado, muy hermoso, el frío se hacía sentir más.

En varias oportunidades los P.O.A. se comunicaban con la base para confirmar que el oscurecimiento no era el correcto, y luego observábamos cómo esa luz se apagaba en el horizonte.

Ese día en la base se decidió concentrar a toda la población kelper en el salón parroquial, debido a que se sospechaba que la acción de algunos de éstos ayudó a la sorpresa y eficacia del bombardeo del 1° de mayo, "...Lo que llamó poderosamente la atención de los argentinos fue que uno de los aviones enemigos cruzó exactamente sobre el sitio donde hasta pocos minutos antes habían estado los helicópteros argentinos y ese sobrevuelo tan preciso indicaba que "alguien" había preavisado al comando de la flota

DORNA LUIS AEROESPACIO Nº 437 - HELICOPTEROS EN MALVINAS)

sobre la posición de nuestras aeronaves (kelpers o SAS/SBS infiltrados entre los pobladores).

Otro indicio que despertó la sospecha de la gente del Escuadrón Helicópteros, fue que en el instante en que se desarrollaba el ataque aéreo, desde las chimeneas de las casas cercanas se elevaban nítidas columnas de humo blanco muy visibles a la distancia. Ante la semiplena prueba que la población local ayudaba disimuladamente a las fuerzas británicas, los mismos miembros del escuadrón, con la anuencia del jefe de la B.A.M. Cóndor, realizaron más tarde una nueva requisa de radiotransmisores, que sus dueños pretendían conservar, según expresaban, para mantener los "contactos sociales y humanitarios" usuales en las islas..." Aeroespacio N° 437 - "Helicópteros en Malvinas" por Luis Dorna.

En el libro "Una Cara de la Moneda", cuyo título original es "The Falklands War" confirma lo anterior "...El martes por la mañana ultimaron los preparativos para la marcha. Southby - Tailyour aún tuvo otra genialidad repentina: durante su breve estancia en las islas en 1978 había conocido a una mujer llamada Leif Barton,que ahora estaba casada y vivía en Edinburgo. La telefoneó y le pidió que le hiciera una serie de listas, entre otras una con los nombres de todos los radioaficionados de las islas, y otra con todos los conocidos simpatizantes que vivían en la Argentina. Ella accedió de muy buen grado y posteriormente la información se envió al contingente naval desde Northwood (Comando de Operaciones de la Royal Navy)...". *1

Martes 4 de mayo

El día amaneció con cielo despejado que mostraba un "sol inédito" por estos lares. Los primeros turnos de observación aérea pasaron sin novedades, llegando la hora del mediodía, que nos invitaba a comer algo, así que decidimos con Morales, tratar de ubicar algunos arbustos para recoger de ellos ramitas secas ya que queríamos guardar las pastillas de alcohol, que se estaban consumiendo más de lo previsto.

Nos equipamos, cada uno con su FAL, me colgué los binoculares 10 x 50, Morales los suyos, agregándole nuestro inseparable equipo de comunicaciones. Recorrimos unos 300 ó 400 metros de nuestro refugio, descubrimos algunos arbustos. Mientras Morales se ocupaba de seleccionar algunas astillitas, me grita —¡Señor mire!!, giro rápidamente, ya que estaba de espaldas, y con una sensación indescriptible, veo a tres "Harriers" volando hacia nosotros, sin más, comienzo a avisar a mi base —¡Nido Nido - Biguá, tres "Harriers" para ustedes!! Atento Nido Nido, tres "Harriers" entrando por Biguá!! Nos pasan rasantes a nuestra derecha "peinando pastos", sus figuras se me escapan, los sigo con los anteojos, mientras continúo transmitiendo la "alerta roja" a mi base, hasta que escucho — recibido - recibido!!

Lo que a continuación sucedió, no lo olvidaré nunca, los tres aviones vuelan en formación abierta, entre mi puesto y la base para iniciar el ataque.

*1 PAUL EDDY Y MAGNUS LINKLATER - UNA CARA DE LA MONEDA - HYSPAMERICA PAG 164

El "líder" ataca con rumbo sur-norte, cañoneando y descargando una bomba antipersonal, elevándose con un viraje por la izquierda, el N° 2 lo sigue con el mismo rumbo, de repente detrás del Harrier un borbotón naranja, luego rojo y humo negro, se quiere elevar, está muy herido, y termina por estrellarse, desparramando partes de lo que era por entonces una esbelta aeronave de combate, terminando de explotar muy cerca de la cabecera que daba al Seno de Choiseul; mientras sucedía esto apareció el N° 3, que es recibido por el certero fuego antiaéreo de la "Cóndor", el avión perdiendo parte de su fuselaje y dejando una estela gris, salta las colinas que circundan al Estrecho San Carlos, siendo muy probable que las heladas aguas hayan sido su tumba, pues no se lo vio salir.

El espectáculo fue grandioso, de pronto el N° 1 aparece detrás de una colina, sobrevolando nuestra posición, casi suspendido en el aire, apenas a unos 100 metros, el corazón se me detuvo, ahí estaba con sus enormes toberas orientables, pintado con un verde azulado, mostrando su "vientre" gris, era el "Harrier" del jefe de escuadrilla que intentaba averiguar sobre la suerte corrida por sus hombres. No atinamos a nada, nos hundimos en la turba mientras lo seguiamos atentamente, giró nuevamente hacia la izquierda para observar seguramente la columna de humo que indicaba el derribo del N° 2, luego se alejó bien pegado al piso con rumbo S.E.

Ya más tranquilo comienzo a transmitir a mi base la maniobra del N° 1. El jefe, a su vez me solicita confirmación del número de aeronaves atacantes, lo que expreso en varias oportunidades, para luego preguntarme si el "Harrier" que sobrevoló mi posición estaba averiado, a lo que notifico en forma negativa.

Con Morales no podíamos creer lo que había sucedido, juntamos algunos elementos de nuestro equipo y nos instalamos en la cima de otra loma, a la espera de un nuevo ataque, muy eufóricos comentábamos la revancha de nuestra artillería antiaérea de aquel "negro" 1° de mayo.

A la hora aproximadamente un Bell 212, con tropa del R.I. 25 (-) al mando del Subteniente Gómez Centurión, se dirigieron a mi puesto para solicitarme el rumbo de escape del Harrier, ya que había dudas acerca de la eyección del piloto al abandonar la zona de combate.

Como en otras oportunidades seleccioné de ciertas publicaciones los párrafos necesarios para clarificar más este acontecimiento.

"...Sin embargo, tanto la artillería como los radares probaron ser sumamente efectivos el día 4 de mayo, cuando la "Base Cóndor" fue objeto del segundo ataque de "Harriers".

Ese día, aproximadamente a las 13:30, sonaron insistentemente las sirenas de alarma. Un toque sostenido y penetrante de 30 segundos, 10 segundos de silencio y otro toque largo. Alarma de ataque aéreo, transmitida la alerta por un puesto de la R.O.A. y confirmada casi enseguida por los radares.

Los cañones antiaéreos, cuya posición en la base habían modificado un par de días antes, estaban esperando.

Desde el sudeste, con rumbo de trescientos grados aparecieron en vuelo rasante tres aviones "Harriers". Entraron en formación abierta, con el evidente propósito de atacar a los aviones Pucará, que se encontraban en la pista. No estaban allí los helicópteros, distribuidos entre las casas de Goose Green para dificultar cualquier ataque aéreo.

Las piezas de artillería entraron en acción, lo mismo que las armas livianas, ametralladoras y fusiles, que tenían los soldados, les tiraron con todo. Un cañón de 35 milímetros logró hacer blanco en uno de los aviones atacantes. El "Harrier" insinuó un viraje a la derecha, luego cambió a la izquierda mientras perdía la escasa altura a que volaba. Chocó contra el suelo en un ángulo de unos diez grados, y en ese primer impacto salió despedido el piloto, que no había tenido tiempo de eyectarse. Todo había sido muy rápido.

El avión empezó a deshacerse en una impresionante trayectoria de rebote, convertido en una bola de fuego que despedía restos en llamas mientras pasaba por sobre la cabeza de un grupo de soldados. El piloto, sujeto a su asiento por las correas de seguridad, había dado varios tumbos en el aire y caído a unos 80 metros del lugar del primer impacto. Su cuerpo estaba entero, aunque había muerto en forma instantánea desnucado por los golpes. Tenía una pierna quebrada y un hematoma en el pómulo derecho. Los restos de su "Harrier" estaban sembrados en un reguero de más de 500 metros.

Un segundo avión había sido derribado por los cañones de 20 milímetros, pero su caída se produjo más lejos, ya sobre el mar.

El tercero logró escapar, aunque no se descuenta que haya podido sufrir averías por el intenso fuego recibido.

Ese 4 de mayo de 1982, la "Base Aérea Militar Cóndor" cobró sus dos primeras victorias...". "Guerra Aérea en las Malvinas". Editorial Emecé.

En la publicación "La Artillería Argentina en Malvinas" escrita por Horacio Rodriguez Mottino, editado por Clío S.A., el Teniente Coronel Héctor Lubin Arias, jefe del Grupo de Defensa Aérea 601 testimonia este día de la siguiente forma "...a las 13:30 horas un observador del aire situado a cierta distancia de Darwin transmitió la aproximación de tres aviones "Sea - Harriers" y casi inmediatamente éstos fueron detectados por el radar del director de tiro Skyguard de Braguini..." Pág 172. Pero quiero que sea este Oficial del Ejército Argentino el que cierre este relato, ya que es él quien finaliza la tarea comenzada en mi puesto de observación, además tuve la oportunidad de compartir en aquellos días momentos que no olvidaré.

"...Pasaron dos días más, en lo que no descuidamos ni por un segundo la vigilancia, hasta que el día 4 de mayo y siendo aproximadamente las 13:45 horas, se presentan tres puntos blancos en la pantalla; Ferreyra me

RODRIGUEZ MOTTINO H. "LA ARTILLERÍA ARGENTINA EN MALVINAS" EDIT. CLIO PAG 172

dice — ¡Ahí vienen mi Subteniente! Por la radio doy la alerta sin recibir respuesta, le ordeno a Ferreyra que los deje acercarse mientras confirmo el alerta por teléfono y advierto por el intercomunicador a las piezas; en esta oportunidad los aviones enemigos, en cantidad de tres, se aproximaban a gran velocidad, volando muy bajo y en una dirección opuesta a la del ataque anterior. Cumpliendo lo planeado lo dejamos acercarse sin adquirirlo hasta los 5 kilómetros, cuando ingresan a esa distancia, Ferreyra adquiere el primero, en el monitor de T.V. veo la imagen de un "Harrier" volando al ras del suelo, lo dejo aproximarse un poco más, se enciende la luz de permiso de fuego, espero unos segundos y oprimo el pulsador; el avión comienza a hacer maniobras evasivas ladeándose de un costado a otro en zig-zag; espero que se estabilice y oprimo nuevamente el pulsador de fuego, la ráfaga toma de lleno al "Harrier" que se incendia desprendiéndose el plano izquierdo; luego comienza a levantar la trompa como queriendo tomar altura, pero se frena totalmente en el aire, y da una vuelta completa sobre su eje longitudinal entrando en una caída vertiginosa estrellándose aproximadamente a unos 500 metros de mi posición. Le ordeno a Ferreyra que efectúe un cambio de objetivo y adquirimos un segundo "Harrier" que trataba de alejarse del sector, oprimo el pulsador de fuego, tocando aparentemente la ráfaga al avión pues se aleja dejando tras sí una densa columna de humo blanco; el tercer avión descarga sus bombas en cualquier parte para perder peso y poder alejarse así más rápidamente de la zona.

Terminados estos segundos de intensa tensión sentimos con Ferreyra por el intercomunicador gritos de ¡viva la Patria! que vienen de la pieza del Cabo Rubina; enfocamos el monitor de T.V. hacia la pieza y lo vemos al Cabo saltar abrazado con el Cabo Gallo y los soldados de la pieza, la que desaparece casi totalmente cubierta por los cuerpos de los soldados que se abrazan, saltan y gritan eufóricos de alegría. Desde la otra pieza lo siento al Sargento Vega que me grita ¡cayó aquí nomás! al tiempo que por la radio portátil siento la voz emocionada del Vicecomodoro Pedrozo que felicita a la sección...".

El día concluía, con Morales decidimos cambiar esa noche de posición ya que era probable que el jefe de escuadrilla hubiera descubierto nuestro puesto al sobrevolarla tan bajo, el jefe de base nos autorizó, así que trasladamos todo el equipo liviano unos mil metros del lugar. La noche dio paso a la quietud y en la soledad del primer turno nocturno, rezé por los muertos y por el Teniente de Fragata Nike Taylor, piloto del "Sea Harrier", matrícula XZ 450 del Escuadrón 800 de la Royal Navy, muerto en cumplimiento del deber.

Miércoles 5 de mayo

El día transcurrió tranquilo, con un vuelo en altura de 2 PAC (Patrulla Aérea de Combate) enemigas, que prontamente fueron anunciadas por

los P.O.As. de la base, me daba mucha satisfacción escuchar a mis otros camaradas, todos estábamos atentos, no queríamos otro 1° de mayo.

En la "Cóndor" por la mañana se dio sepultura a nuestros muertos, en un lugar muy cerca al hipódromo del villorrio, y por la tarde con una formación de efectivos de la base y del R.I. 12 [illegible] se sepultaron los restos del aviador naval inglés, hecho éste filmado por A.T.C. para el noticiero "60 minutos".

Por la noche empeoró el tiempo con lluvias y fuertes vientos del sector S.E.

Jueves 6 de mayo

Todo se desarrolló muy normalmente, Morales aprendió a utilizar el equipo de comunicaciones y muchos enlaces con la base fueron hechos por él. Aprovechábamos esta pausa del combate, para dar pasos a nuestros recuerdos familiares, hablábamos de nuestras novias, y nuestros proyectos, llegué a conocer Salta, lugar de origen de mi soldado, paseando con la imaginación, ante la descripción de cada uno de los lugares en que Morales se detenía.

Por la mañana un "Bell 212" evacuó hacia Puerto Argentino los soldados heridos al estallar el "Sea Harrier" cerca de unas posiciones de tiradores que tenía la Compañía de Defensa de la E.A.M.

Los integrantes de esta subunidad cambian de posición iniciando una nueva distribución de la defensa en la playa este y en el sector norte de la "Cóndor".

Viernes 7 de mayo

Fue un día muy tranquilo sin novedades importantes. El personal aprovechaba para escribir y contestar los cientos de cartas que llegaban desde el continente y que los jefes se encargaban de repartir entre sus subordinados, también se aprovechaba para la limpieza del armamento y el reglaje del mismo, probado de esta forma la efectividad del plan de fuego de la defensa de este aeródromo de campaña. Durante la tarde una PAC de "Harriers" realizaron vuelos en círculo "entrando" en el radar y luego saliendo. De esto se deducía que el "Elta" sería el blanco de un próximo ataque.

Sábado 8 de mayo

Sobrevolaron en altura "estelando" dos "Sea Harrier", hecho éste aprovechado en la base para practicar con todo el personal la "alerta roja".

Los P.O.As. anunciaron a la "Cóndor" sobre el vuelo de los aviones británicos, atentos los seguimos con nuestros binoculares, ya que si desaparecía la estela, significaba el inicio de alguna maniobra ofensiva.

Domingo 9 de mayo

Por la mañana, a bordo de un "Chinook", llegaron los lanzadores y los misiles superficie-aire, que Perú nos había prestado; se trataba de los famosos "Strella 2D-SAM7", de origen soviético. En dos contenedores de madera estaban los lanzadores, y en otros de menor tamaño 8 misiles.

Rápidamente fueron distribuidos en dos lugares estratégicos para efectuar la defensa aérea de "baja cota".

Sus indicativos por entonces fueron "PIPA 1" y "PIPA 2". Este material fue empleado por personal de Suboficiales del Grupo Técnico 9 de la IX Brigada Aérea.

Al promediar la tarde, tuve la alegría de "recibir la visita" de uno de los "Bell 212" de la base, que me suministró víveres, algo de leña y un equipo de comunicaciones nuevo. La maniobra se hizo bastante lejos de mi puesto y muy rápidamente, para no delatar mi presencia y de esta manera continuar sin interferencias mi tarea de observador.

Lunes 10 de mayo

En la base en varias oportunidades sonó la sirena, anunciando "alerta roja". Se trataba de PACs británicas que sobrevolaron en altura toda la región, seguramente fotografiando las instalaciones de la "Cóndor". En la cabecera de la precaria pista, los "Pucará" semidestruidos o con averías muy graves, producto del bombardeo, fueron colocados a modo de señuelos, ya que los restantes aviones estaban en la Base Aeronaval Calderón y Puerto Argentino, de esta forma, para los mandos ingleses la "Cóndor" seguía en operaciones, aunque tuviera su pista regada de "belugas" y llena de cráteres.

Todas las incursiones fueron anunciadas al Centro de Filtraje por cada uno de los P.O.A.

Por la tarde la Compañía de Defensa cambia de posiciones, se nota el desgaste del personal al finalizar esta tarea. Se construyeron posiciones individuales en cadena con una separación de 30 metros unas de otras defendiendo el sector este y oeste.

Al caer la noche comenzó a llover; lo que dificultó mis comunicaciones con la base.

La lluvia y el viento castigaron toda la región, nuestro refugio se llenó de agua, lo que nos obligó a salir de él y colocarnos las "capas" de P.V.C. para aguantar el temporal al aire libre, el frío era insoportable, toda nuestra ropa estaba empapada, creíamos que no aguantaríamos este sufrimiento. Para completar la desazón, nuestro equipo de comunicaciones, a pesar de tener gran parte de sus componentes blindados, se estropeó al ingresarle algo de agua en el sistema de alimentación.

Martes 11 de mayo

Hasta el amanecer continuó arreciándonos la lluvia, acompañada de fuertes ráfagas; a media mañana dejó de llover y toda la zona quedó envuelta en una espesa niebla. Aprovechamos esta calma para hacer una evaluación de la situación de nuestro puesto, habíamos perdido la radio, la linterna, las bolsas de dormir y los fusiles estaban mojados pero recuperables, y toda la comida que no estuviera envasada en latas, estaba en mal estado, la leña traída en helicóptero días antes, continuaba seca, ya que la habíamos conservado en una bolsa plástica.

Inmediatamente encendimos una gran fogata, y junto a ella nos secamos la ropa y comenzamos a armar la carpa que originariamente nos hubiera refugiado.

La red "Barracuda", debido a que estaba tan embarrada no la colocamos, y confiamos que los ingleses no operaran ese día, ya que nuestra carpa verde era muy visible en ese marco de pastos amarillentos.

Al caer la tarde terminamos la tarea, y nuestro nuevo refugio aparecía muy confortable, pero el frío se hacía sentir, ya que no tendríamos nuestras cálidas bolsas de dormir.

Comimos como siempre nuestra comida envasada, calentada sobre las últimas brasas.

Durante la noche el viento sopló con una intensidad increíble, nunca oí ráfagas como esas, golpeaban con mucha fuerza nuestra débil carpa y las estacas iban cediendo dejando surcos en la turba empapada por la lluvia; hasta que de pronto el paño que enfrentaba al viento, se rasgó y la carpa, literalmente se infló levantándose del suelo; rápidamente los dos, que nos encontrábamos haciendo fuerza en los parantes verticales fuimos arrastrados y envueltos en la lona. Después de la fea experiencia de la lluvia y el frío, esta era tal vez peor.

Decidimos pasar la noche envueltos con la propia carpa, que aún mojada nos protegía del viento y la lluvia, recién al amanecer podríamos analizar esta nueva situación.

Es de destacar la camaradería y la fuerza espiritual que demostró tener Morales ante estas circunstancias. Mientras tanto en la "Cóndor", al considerar que el "Elta" había sido localizado, se ordenó colocarlo en una nueva posición. A las 23:00 horas llegó el buque interisleño "Monsumen", que transportaba 100 tambores de 200 litros de J.P.1 y 97 tambores de nafta especial, también llegaron 100 cajones de munición de 105 mm.

Miércoles 12 de mayo

El día amaneció muy nublado y frío, pero gracias a Dios sin lluvia y viento, con el poco de leña que nos quedaba y que "sabiamente" Morales había colocado dentro de otra bolsa plástica, hicimos una fogata para secar

otra vez nuestra ropa y calentar algo de comida que serviría para desayunar y ayudarnos "calóricamente" a combatir el frío intenso de Lafonia. Era muy normal que desayunáramos una lata de porotos con carne de cerdo, o arroz con albóndigas de carne. Luego ya con más fuerza comenzamos a arreglar nuestra rota carpa, armándola con una silueta más baja, enterrando los soportes, así el viento no "castigaría" tan de lleno su frágil estructura y para hacerla más resistente, colocamos sobre ella la red de enmascaramiento, plegada varias veces, ya que ésta es utilizada comúnmente para mimetizar aviones medianos.

Con nuestro refugio en condiciones nos pusimos a conjeturar sobre nuestra situación, el equipo de comunicaciones estaba fuera de servicio, así que pronto nos vendrían a traer otro de repuesto, ya que las condiciones meteorológicas no habían sido favorables para los helicópteros de la base, además el Centro de Filtraje de la "R.O.A. Cóndor" no recibía nuestra información.

Aproximadamente a las 13:45 escuchamos el rotor de un "Bell", enseguida con ayuda de los binoculares, descubrimos que era uno de los nuestros y se dirigía a nuestra posición. Tras las maniobras de aproximación que se hacían para que pasara inadvertida nuestra presencia en ese terreno tan desfavorable para la técnica del mimetizado de equipos militares, se bajó de la máquina el Alférez Sasone con el soldado que lo acompañaba en su tarea de P.O.A.; nos avisaron que regresarían con el helicóptero muy pronto, ya que de inmediato debían partir hacia la "Cóndor" para estar alerta, debido a que a las 14:45 aproximadamente nuestros aviones atacarían a unas fragatas en el extremo norte del Canal San Carlos, dejando en nuestra posición todo su equipo y su soldado, partiendo en el helicóptero de nuestra base.

Al soldado Juncos, junto con Morales lo acribillamos con preguntas sobre lo ocurrido en los días anteriores, ya que ellos habían tenido unos días de descanso en la base, así que eran muchas las noticias que traían del desarrollo del conflicto en otros lugares y de los pormenores de la actividad de la base, mientras hablábamos nos invitaba con golosinas, ya que nosotros habíamos perdido todo con la lluvia.

A las 14:30, los tres escuchamos reactores por el N.E., retumbando sus motores entre los cerros de las alturas que finalizan en Prado del Ganso, casi instantáneamente cuatro puntitos aparecieron a una altura media, con rumbo hacia el S.E.; recordé que mi equipo no funcionaba y maldecía no haberle pedido a Sasone el suyo, pero al instante mientras se sucedían estos pensamientos, nuestra artillería comenzó a disparar, y uno de ellos fue alcanzado de lleno, estallando en el aire casi de igual manera que el "Harrier" de Taylor, estrellándose en una isla no muy lejos de mi posición, convirtiéndose el avión en un pequeño "hongo atómico", el resto de la escuadrilla "espanta", dos se alejan hacia el S.O., uno de ellos, con estela de humo

blanco, producto del fuego de la defensa aérea y el otro hacia el este, este último nos pasa casi sobre nuestras cabezas, bien pegado al suelo y con estupor descubro que se trataba de un "A 4-B". Con amargura por lo que continuaba viendo allá a lo lejos en el delta, le digo a los soldados que la "Cóndor" derribó un "A-4" nuestro, que se equivocaron esta vez.

A los pocos minutos un "Bell" despega de la base y se posa muy cerca de los restos de nuestro "Halcón del Aire" que aún sigue en llamas, y luego vuelve nuevamente a dirigirse a mi posición.

Del helicóptero se baja Sasone y de inmediato me hace señas que embarcara, antes de hacerlo le doy algunas novedades del lugar, que él tendría que vigilar, siempre a los gritos por el ruido de las dos turbinas de nuestro "212" que están "a pleno", para así despegar más rápido.

Ya en el aire le pregunto al mecánico, qué había ocurrido y comentándome el incidente, finalizó diciéndome que tenemos por tarea recuperar el cuerpo del infortunado piloto.

El helicóptero casi rozando la vegetación se aproximó al lugar, lo primero que vimos fueron los dos tanques suplementarios, casi intactos, luego las punteras de los planos y más adelante los restos de la máquina; en el suelo el 1er Teniente Miranda y el Cabo Principal Sosa, del Servicio Médico de la base, nos aguardaban junto a los restos de nuestro hombre del aire que había sido colocado en las odiadas "bolsas negras", para así transportarlo hacia la base.

En el aire el médico le comunicó al comandante la identidad del piloto, se trataba del 1er Teniente Gavazzi. El ambiente dentro del helicóptero era muy tenso, pero para mí se mezclaba con la incertidumbre y la curiosidad de llegar nuevamente a mi "Base Cóndor" y encontrarme con mis amigos, hablar y enterarme de todo lo sucedido desde que nos desplegaron. Al llegar esperamos que bajaran el cuerpo de Gavazzi, luego bajamos todo nuestro maltrecho equipo.

Me presenté al jefe de base que junto a otros Oficiales me interrogaron sobre algunos aspectos de los ataques ingleses; Arnaldo al enterarse que yo estaba de regreso, llegó al puesto comando y me interiorizó a cerca de mis pertenencias, mi valija, etc., ya que luego del primer ataque, toda la unidad se distribuyó en las casas que se ubicaban sobre la costa sur, y una de ellas oficiaba de "puesto comando".

Al salir en busca de mi equipo que aún esperaba en el helipuerto, me encontré con el Teniente Primero Esteban, que me comentó lo mal que estaba el Subteniente Braguini, que se sentía responsable de la muerte de nuestro aviador; le conté lo sucedido, lo parecido que había sido el sobrevuelo de nuestra base por los "A-4", con el ataque del 4 de mayo, y que en todas las guerras suceden estos hechos desagradables. De regreso me encontré con el 1er Teniente Fasani, ambos recordamos a nuestro pueblo natal, Leones; mientras tomaba un mate, algo casi desconocido para mí en aquellos días.

Como hacía 18 días que no me bañaba y estaba muy desprolijo, con ayuda de los Suboficiales de Comunicaciones, que "operaban" equipos en el Puesto Comando, calenté un gran tacho de agua dulce; para luego verterlo en una especie de bañera que había en una habitación, fue el único y hermoso baño en Goose Green, que duró casi una hora. También tenía una crecida barba y mirándome a un improvisado espejo, decidí dejarme los bigotes, no sin antes pensar en mi novia, a la que no le agradaban, pero ella no estaría por aquí para recriminármelo, así que con una sonrisa comencé a afeitarme.

También me cambiaron todo el uniforme, ahora tenía el que correspondía a la zona fría, la diferencia era que en el interior la ropa verde tenía una especie de "corderito", que hacía esta indumentaria muy adecuada para el frío malvinense.

Charlamos mucho con Arnaldo, me enteré del bombardeo a Puerto Argentino, la suerte corrida por el Crucero "Belgrano", leí los pocos diarios que llegaban, en algún helicóptero que venía de Puerto Argentino.

Por la noche comimos avutardas al horno con papas, después de tantos días no comí comida enlatada. A Morales lo ubiqué en la "casa depósito de intendencia", para que así estos pocos días fueran de verdadero descanso.

Pidiendo por el alma de nuestro aviador muerto, me dormí en una confortable bolsa de dormir, en una habitación cerca del Servicio de Comunicaciones que operaba desde el mismo puesto comando.

Jueves 13 de mayo

Como al llegar a la base, era casi de noche, aproveché esa mañana para recorrer junto a Arnaldo Fabre "la nueva base", ya que después del ataque del 1° de mayo, la población kelper fue alojada en el ayuntamiento y se ocuparon las casas del sector sur, como puesto comando de la base, puesto comando de la "F.T. Mercedes", Depósito de Intendencia, Sala de pilotos, etc.; la Compañía de Defensa fue alojada en uno de los galpones de esquila de la F.I.C., el helipuerto fue por entonces la plaza del pequeño poblado; pero el atractivo principal fue el "Harrier" derribado el 4 de mayo. Este estaba totalmente destruido a un costado de una de las cabeceras de la pista, muy cerca del antiguo puesto comando y paradójicamente al frente de uno de los "Pucará" incendiado el 1° de mayo, era una masa informe de aluminio, cableados y circuitos electrónicos; recogí para tener un recuerdo de ese día tan importante para mí algunos elementos del avión inglés; también guardé en una bolsa junto a lo anterior, partes de algunas "Belugas" que habían estallado, además el XZ 450 no tuvo tiempo de lanzar su armamento, así que muy cerca del camino, había un contenedor de bombas antipersonales casi intacto.

A media mañana Fabre recibió la orden de verificar las novedades de las posiciones "PIPA 1 y 2", esta fue mi oportunidad de ver y hasta manipular los misiles "SAM 7", recibidos de los peruanos, pero además, grande fue mi sorpresa cuando nos dijeron que debíamos transportar 2 misiles, juntamente con otras vituallas para los grupos de Suboficiales que servían en ese armamento antiaéreo.

Con un tractor "Ford", nos dirigimos hacia los emplazamientos distantes unos kilómetros de la "Cóndor". Para mí era toda una novedad moverme en este medio, que a la vez me traía recuerdos de mi niñez en Colonia Marina.

Pasábamos frente a posiciones del R.I. 12 que nos saludaban, eran posiciones de tiradores de una compañía, construidas con tepes de turba y otros elementos artificiales "encontrados" en el pueblo, el personal estaba limpiando su armamento, otros cocinaban algo.

Ya en la posición "PIPA 1", los Suboficiales me explicaron el funcionamiento del "Strella 2D" y sus características más comunes, su peso es de 15 kg, su alcance hasta los 7.000 metros y lo más importante que el misil es de cabeza infrarroja. Con el pedido de otros elementos, incluido las baterías recargadas para los equipos H.T. (comunicaciones), nos trasladamos a la posición 2, que, al igual que el anterior puesto estaba ubicado en una loma, desde donde vigilaban perfectamente la defensa aérea de la base, que se divisaba allá abajo con sus "aviones señuelos", lista para cazar a los incursores.

Por la tarde en el cementerio local se dio sepultura al 1er Teniente Gavazzi. La Compañía Apoyo del R.I. 12 realizó ejercitaciones de tiro con los cañones 105 mm sin retroceso, rompiendo el monótono silencio que reinaba en la zona.

Durante todo el día las PAC británicas sobrevolaron el istmo, provocando con ello las alertas rojas, a las que el personal se iba acostumbrando, observaban siempre a las piezas de artillería, si éstas comenzaban a disparar, "la cosa era muy seria", al igual que a las estelas de los aviones, mientras estuvieran allá arriba, no había problema abajo.

Al llegar la noche en el Centro de Filtraje que ahora estaba operado en turnos por un Oficial de la 3a. Brigada, escuché noticias del conflicto en una radio que alguien inteligentemente había traído. Las emisoras uruguayas eran las más escuchadas, sobre todo el noticiero de "El Espectador" congregaba a todos los "turnos" del puesto comando.

Luego de tomarme unos deliciosos mates con los Suboficiales de Comunicaciones, me fui a dormir, pensando en mis camaradas que estaban cumpliendo, en el terreno, con su tarea de P.O.A.

Viernes 14 de mayo

El día amaneció nublado y muy frío. En la noche me enteré que en Inteligencia de la base había formularios de telegramas para enviar al

continente, éstos era transportados en algunas de las misiones de los helicópteros de la "Cóndor" hacia Puerto Argentino, así que mi primera actividad esa mañana fue enviar noticias a mi familia y a mi novia, ya que coincidiría el día siguiente, 15 de mayo, con uno de nuestros "mini aniversarios" de novios.

Realmente estuve muy poco dentro de ese lúgubre local; lo califico así porque, primeramente era una habitación de madera con un penetrante olor a humedad, que seguramente los kelpers lo usarían a modo de "pequeño galponcito guardatodo", y digo que permanecí poco tiempo en él, porque de sus paredes colgaban de clavos a modo de inventario, perfectamente rotuladas las prendas y efectos personales de todos los fallecidos de la base, como así también partes de aviones derribados, que serían enviados al contienente para su examen. Recuerdo las pistoleras quemadas de nuestros mecánicos, cascos de vuelo, chapas de identificación, el buzo de vuelo y demás equipamiento del piloto inglés, muchas "bolsas negras", todo esto hacía poco hospitalario el lugar para escribir a mi casa. Así que lo hice sentado en uno de los "Land Rover" de la base buscando algo de intimidad.

Muy contento pensando en los míos cuando los recibieran, se los entregué al Suboficial de Inteligencia, que seguramente no perdió oportunidad de enterarse que los extrañaba mucho a todos.

El comando de la Agrupación Litoral desde Puerto Argentino ordenó a "F.T. Mercedes" el desplazamiento del "Equipo Güemes" a San Carlos. Este equipo de combate a órdenes del Teniente Primero Esteban estaba integrado por el Grupo Comando y una sección de tiradores del R.I. 25, esta última a órdenes del Subteniente Reyes y una sección apoyo proporcionada por el R.I. 12 compuesta por dos cañones de 105 mm sin retroceso y dos morteros de 81 mm.

Todo este personal estaba listo para ser embarcado en los "Chinook", pero las condiciones metereológicas empeoraron lo que anuló la tarea de helitransporte hacia la zona de la factoría de San Carlos surto en la Bahía Ajax.

Esto me dio oportunidad para conocer más a fondo estos estupendos soldados del R.I. 25, los mismos que desembarcaron el 2 de abril. Me impresionaba su porte, su disciplina y se veía en ellos un alto grado de instrucción, casi profesionales, algunos superiores a los cuadros de otras unidades, bien equipados e instruidos serán para siempre en mí, el ejemplo del soldado del Ejército Argentino.

Mucha fue la alegría al enterarme de que casi todo el Regimiento 25 estaba formado por soldados cordobeses provenientes en su mayoría del sur de la provincia, así que de inmediato fui en busca de los oriundos de Leones, a los que invité con golosinas, uno de ellos el soldado José Luis Allende quedó para siempre en aquellos turbales de Darwin.

Esa mañana antes que comenzara a lloviznar en dos oportunidades nos sobrevolaron PAC británicas, las que originaron cortas alertas. Por la tarde colaboré con Arnaldo transportando combustible y aceite "Castrol" para los motores de los cañones de 20 mm, recibiendo en cada uno de ellos clases prácticas de artillería cuando consultaba algún detalle a sus servidores.

En la sección de 35 mm del G.A.D.A. 601, el Subteniente Braguini también me mostró con orgullo su material antiaéreo, nos quedamos en el director de tiro hasta bien entrada la noche.

Más tarde para matar el tiempo fui a la Sala de Comunicaciones del puesto comando invitado por los Suboficiales, para tomar unos mates y escuchar noticias en emisoras de onda corta, esa noche me enteré entre otras cosas del hundimiento del "Isla de los Estados" en el Estrecho San Carlos, transportaba gran cantidad de víveres, combustible y munición para el R.I. 8 estacionado en Bahía Fox, falleciendo 18 marinos.

También cuando el tráfico de comunicaciones lo permitió, uno de los Suboficiales se comunicó con un radioaficionado en Córdoba, para que éste lo hiciera con otro de Villa Carlos Paz, y así llevar tranquilidad a los míos, tal vez esta sería la primera noticia que tendrían, que mi destino era la "B.A.M. Cóndor", que estaba en nuestras queridas islas.

Durante la noche se reciben al N.O., ecos en el radar "Elta" de posibles helicópteros sobrevolando la zona fuera de las distancias de tiro de las piezas de artillería antiaérea, esta novedad se transmitió al puesto comando de la base y de la fuerza de tareas Mercedes.

Con respecto a esto,en el libro "La Batalla por las Malvinas",Hastings y Jenkins dicen "...La prioridad más urgente consistía en recoger información actualizada a cerca de las posiciones argentinas en Darwin. El Coronel "H" Jones pasaría las últimas horas previas a la marcha de su batallón a bordo del Intrepid informándose de las comunicaciones de las patrullas S.A.S. que operaban en la península en torno a Darwin y Prado del Ganso desde una semana antes del desembarco...".

Pensando que muy pronto mi familia y mi novia tendría noticias, me fui a dormir, disfrutando esta última noche, ya que en la mañana desplegaría otra vez para continuar con mi labor de P.O.A., y otro de los muchachos vendría a descansar.

15

Sábado 15 de mayo

Este día comenzó muy temprano, alrededor de las 04:20 horas, el personal de turno en comunicaciones despertó al jefe de base y a otros Oficiales informándoles que la Estación Aeronaval Auxiliar Calderón estaba soportando cañoneo naval de gran intensidad. Rápidamente todo el puesto comando estuvo en acción, llegaron a él el Mayor Tomba y otros Oficiales de la III Brigada, a ellos les interesaba más estas noticias, ya que gran parte del material aéreo de la Brigada después del 1° de mayo operaba desde

23

Calderón, ubicada esta pista auxiliar en la Isla Borbón en la Gran Malvina.

El Teniente Calderón, piloto de "Pucará", operaba esa noche el equipo de Comunicaciones en la Estación Aeronaval, seguidamente informó que el fuego naval se concentraba en la zona de estacionamiento de los aviones, incluso decía que uno o dos, no se distinguía bien por la oscuridad estaban ardiendo.

Desde el puesto comando se les recomendaba separar a los aviones incendiados y tener cuidado con los cohetes y bombas Napalm, ya se tenía experiencia aquí en la "Cóndor" con respecto a esto.

A continuación el Teniente Calderón informó que al cesar el cañoneo naval, la estación estaba siendo atacada por comandos, —hay fuego de armas de infantería y morteros, explotan varias bengalas iluminando a las aeronaves, la Compañía de Infantería de Marina, se lanzó al contraataque, todo es muy confuso, hay muchas explosiones, creo que destruyeron otros aviones—.

Varias veces interrumpió la comunicación preguntando si recibían en forma satisfactoria la misma, con mucho nerviosismo se le contestaba afirmativamente, preguntándole en una oportunidad, la suerte corrida por el personal de aviadores y mecánicos.

Continúa el relato, contestando que están todos a salvo en el refugio establecido para ellos; —la parte de la pista donde se desarrolla el combate ha sido volada por la defensa, acota Calderón, disminuyendo aún más la visión desde el lugar donde transmito—.

Desde nuestro puesto comando se solicitó que, con las primeras luces se realizara un nuevo enlace con "Cóndor", informando daños en el material y novedades de personal.

Puerto Argentino informó a su vez, actividad de naves inglesas en sus inmediaciones, y que el aeropuerto y las posiciones del R.I. 25 estaban soportando un intenso cañoneo naval, por lo que el jefe de la base ordenó el estado de "alerta gris", lo que equivalía a un próximo cañoneo naval seguido tal vez por desembarcos en la zona, se transmitieron todas estas novedades al comando de la "F.T. Mercedes"; todo el personal de la defensa antiaérea marchó a sus posiciones permaneciendo en ellas, el recuerdo del 1° de mayo volvía a la memoria de todos.

A nadie le importaba que la región estuviera azotada por viento frío que arrastraba una gruesa llovizna, las otras dos bases de nuestras islas estaban siendo atacadas, pronto nos tocaría, pero a diferencia de las otras, a nosotros nos ayudaría el techo de nubes bajas que originaba esta fría llovizna.

El Teniente de Navío de la Royal Navy, David Tinker, embarcado en el H.M.S. "Glamorgan", que efectuó el "ablandamiento" de la pequeña estación aeronaval, en una de sus cartas enviadas a sus familiares escribía, "...en una de esas corridas, a unos doscientos kilómetros después de la incursión a la Isla Pebble, donde nuestros comandos y cañones destruyeron

TINKER, DAVID CARTAS DE UN INGLES EMECE EDITORES PAG 55 1983

aviones en tierra, consumimos ciento cincuenta mil litros de combustible, ¡diez litros cada trece metros!; ahora es el momento para comprar acciones de la British Petroleun.

Fue una noche de mucha luna y nervios. Escapamos a gran velocidad a las 08:30, todas las máquinas a plena potencia. ¡La estela del buque era tan ancha como una autopista!...".

En el libro "La Batalla por las Malvinas", Max Hastings, corresponsal de guerra embarcado en la Task Force, relata así la incursión a la Isla Borbón "...otro temor serio lo provocaba la amenaza que la aviación argentina con base en las Malvinas significaría para la cabecera de playa. Existía cierto número de planes concebidos a partir de la hipótesis de una pista de aterrizaje en la Isla Pebble (Borbón), al norte de la Gran Malvina. En la noche del 11 de mayo un equipo compuesto por ocho hombres del S.A.S. descendió sobre la tierra firme en la Gran Malvina, transportado por un helicóptero dotado de P.N.G. (para vuelo nocturno). Llevaban también canoas, en las cuales debían deslizarse la noche siguiente. Las condiciones del tiempo lo impidieron, y sólo al otro día pudieron atravesar silenciosamente la estrecha franja de mar y asentarse en la Isla Pebble. Allí permanecieron el día siguiente observando bien ocultos los movimientos de los argentinos alrededor de su base y pista de aterrizaje. Confirmaron la presencia de una guarnición fuerte de por lo menos cien hombres y un número sustancial de aviones.

En la noche del 14 de mayo, el equipo marcó una zona de aterrizaje y guió hasta ella a dos Sea King del Hermes con cuarenta y cinco hombres del Escuadrón D y un equipo naval de apoyo de fuego. Desembarcaron tarde, entre vientos lacerantes e inmediatamente abandonaron el plan de establecer contacto con los civiles del asentamiento.

Prefiriendo reforzar las posiciones contra un posible contraataque argentino, mientras los restantes S.A.S. se movilizaban rápidamente hacia los aparatos aéreos enemigos llevando cargas de demolición. Luego mientras corrían hacia los Sea King entre la explosión de las cargas y munición del enemigo, los argentinos dispararon una carga activada con control remoto que explotó cerca de ellos, salpicando de barro a todo el grupo e hiriendo levemente a dos de los hombres. Un contraataque argentino, no muy entusiasta, cesó cuando su jefe fue abatido por los británicos...".

Al amanecer cumpliendo con lo ordenado Calderón brindó un minucioso informe de novedades del material aéreo, 5 "Pucará", 4 "Turbo Mentor" y un "Sky Van" destruidos, personal de la Fuerza Aérea sin novedad, no ocurriendo lo mismo con los integrantes de la compañía del B.I.M. 3, que sufrieron una baja y varios heridos, el enemigo dejó ametralladoras, lanzacohetes y otros armamentos disperos, al retirarse.

El Mayor Tomba ordenó al Oficial que realizaba el enlace, que se tratara de recuperar todo el armamento de los aviones, ametralladoras, cañones, municiones, cohetes, etc., todos elementos para ser utilizados en la

defensa de la base y valiosos repuestos para los aviones estacionados en Puerto Argentino y en nuestra "Cóndor"; además se le comunicó que muy pronto se enviaría un "Chinook" para que el personal retornase a esta base juntamente con el material recuperado.

Mientras se desarrollaba el vuelo del "Colectivo", indicativo empleado por el comandante del helicóptero, Calderón informó sobre el ataque del "Harrier" sobre la maltrecha estación, lo que obligó al transporte tomar más precauciones en esta riesgosa tarea de rescate, esto ocurrió aproximadamente a las 10:45 hs. de este triste día en que estos pocos y bien adiestrados comandos británicos provocaron un daño superior al infligido por todos sus buques de guerra y por toda su aviación en los 15 días previos de ataques contra las posiciones de las defensas argentinas.

Mientras tanto con Morales comenzamos a armar todo nuestro equipamiento, para un nuevo período en el terreno, así que acopiamos víveres enlatados, leña, agua, pilas para linterna, etc., revisamos nuevamente nuestro equipo de comunicaciones y limpiamos el armamento.

Al promediar la mañana lo colocamos junto a uno de los "Bell 212" en el helipuerto, también debíamos satisfacer los requerimientos de los demás P.O.A., llevándole alimentos, agua y otros elementos comunes para continuar con la tarea asignada.

Alrededor del mediodía el cielo comenzó a despejarse dejando ver al sol, algo casi inédito por aquí, convirtiéndose por momentos en un hermoso día, esto implicaba que el enemigo comenzaría su actividad aérea.

Llegaron en ese lapso dos helicópteros "Puma" de Ejército, transportando efectivos de la Compañía de Servicios del R.I. 12 (4) y un cañón sin retroceso de 105 mm.

Mientras almorzaba en el puesto comando, llegó el "Chinook" con el personal evacuado de la Isla Borbón, recuerdo que se presentó el Teniente Calderón para brindar un mejor informe del ataque, trayendo en sus manos un lanzacohetes descartable abandonado por el enemigo, lo mismo hizo el Teniente Signeur, Oficial de Control Aéreo Adelantado, solicitando autorización para embarcarse en los helicópteros de Ejército y de esta manera desplazarse hasta Puerto Argentino, con todo el equipamiento de comunicaciones y una antena "Citefa" recuperada.

A las 14:00 horas aproximadamente despegaron pesadamente los dos "Chinook" transportando al "Equipo Güemes" hacia San Carlos, colgando de cada uno de ellos un cañón de 105 mm, este equipo de combate escribiría páginas de gloria el día del desembarco; ahora nos tocaba el turno a nosotros.

Con gran esfuerzo por todo el material con que abasteceríamos a los otros P.O.A., sumado al propio, el "Bell" dejaba la tranquilidad de la base para internarse en la "zona caliente" de las operaciones aéreas y terrestres. Durante el vuelo tuvimos cinco alertas rojas, con aterrizaje y abandono del aparato, pero debido a la pericia que iban adquiriendo nuestros pilotos,

helicoptenistas

burlamos a las "rondas" de las PAC.

Comenzamos "visitando" los puestos ubicados frente al Estrecho San Carlos, con mucha alegría corría llevando las bolsas con víveres, sabiendo que serían igualmente recibidas por mis compañeros, así le entregamos a Andrés y al Alférez Egurza, los ojos de la base en los escarpados acantilados del estrecho. Luego le tocó el turno al Alférez Sasone en el querido "biguá", me fijé que nuestra maltrecha carpa aún se mantenía en pie, cubierta por la red de enmascaramiento tal cual la dejamos días atrás.

Los puestos eran difíciles de ubicar debido a que estaban muy bien mimetizados, esto es nuestro mejor armamento en la soledad del terreno. También esa tarde abastecimos al puesto denominado "M-7 (Mike-7)" integrado por dos radioaficionados civiles, uno de Córdoba de apellido Ciano y el otro para mi orgullo de Carlos Paz, Julio Rotea, quien me dijo a los gritos cuando bajábamos una batería para el equipo, que cuando terminara todo, comeríamos un asado en "El Fantasio"; qué lejos parecía eso, pero seguramente me lo dijo para darse y darme fuerzas, para no estar tan solos.

Como ese lugar estaba cruzando el Seno de Choiseul, lo atravesamos nuevamente para realizar el último aterrizaje para mí ya que quedé a cargo de mi nuevo puesto, cuyo indicativo era "Vasco". Debido a lo escarpado del terreno circundante a éste, el Alférez Blásquez y su soldado esperaban al helicóptero bastante lejos. Con un breve diálogo me dio todas las novedades del lugar, la tarde caía rápidamente y la tripulación apuraba, quedándome como la primera vez con el silencio y el viento por testigo.

Nuestro nuevo hogar era una carpa, ubicada en un recodo de un camino que circundaba el acantilado, cubierta con una red a la que se le habían "tejido" pastos, hacía muy difícil ubicarla.

La entrada de nuestro puesto daba al Estrecho Choiseul, frente a un grupo de islas, de las que se destacaba la mayor, la del León Marino, cubierta de pastos altos y rocas de grandes dimensiones.

Esta entrada del refugio era un poco peligrosa debido a que el camino no era muy ancho, y el acantilado tenía una altura de unos 12 ó 15 metros, hasta la playa que bañaba furiosamente el Mar Austral.

Como el puesto además de estar en una de las partes más altas del terreno, estaba ubicado en una saliente, se hacían visibles tanto la base como los últimos tramos del Seno de Choiseul, teniendo de esta manera un gran campo de vigilancia, como así también hacia adelante, es decir todo el terreno del otro lado de la orilla, que era mucho más baja, pero igualmente escarpada.

Acomodamos nuestro equipo, Blásquez nos había dejado algunas "latas" y una botella de ginebra a modo de obsequio. La salida de las primeras estrellas marcaba el inicio de la larga noche, en que uno "se acostumbra a los nuevos ruidos". Como siempre el primer turno lo realicé yo, aprovechando para poner en orden mis pensamientos en este día tan trajinado,

siendo para mi novia el primero de ellos, terminaba así un aniversario lejos de ella, pero también pensaba que el próximo lunes recibiría seguramente el telegrama.

Fue una noche sin novedades de interés militar pero sí de muchos sobresaltos, ya que en las paredes del acantilado tenían sus nidos algunas especies de patos y aves marinas, que emitían ruidos y graznidos, que se sumaban a los del mar que furiosamente batía las rocas, el frío se hacía sentir más que en el anterior puesto.

En la base, mientras nosotros hacíamos el relevo, se produjo un hecho casi trágico, que hubiera empañado aún más este triste día. Al ser reemplazados los integrantes de la Compañía Comando 601 en la zona de San Carlos por el Equipo Güemes del Teniente Primero Esteban, se dirigieron primeramente a la base para proseguir a Puerto Argentino, y al llegar a la zona norte de la base, una "alerta roja" hizo que los comandos helitransportados en dos máquinas las abandonaran rápidamente, sorprendiendo a los soldados de la Compañía A que se encontraban escuchando misa en sus posiciones y al ver esto tan sorpresivo, casi abren fuego hacia nuestros comandos.

CAPITULO VII

"VIGILANDO EN EL CHOISEUL"

"De la grandeza de cada uno de sus hijos depende la grandeza de una nación".
"En la guerra el patriota es el que se disputa el privilegio del sacrificio".

Clausewitz

Domingo 16 de mayo

Por ser domingo seguramente, amaneció despejado con un sol imponente saliendo entre las primeras islas del Seno de Choiseul, todo el cielo estaba teñido de rojo, el aire se llenó de graznidos de gaviotas, pero esto se pagaba con un alto precio, ya que por la noche hubo heladas intensas, con vientos fuertes del sector sur; muy reconfortante fue el desayuno, esa mañana. En la base, tratamos que los "sobres" para preparlo fueran casi todos de cocoa, lo acompañamos con dulce de batata, otros de los regalos que Bláquez nos había dejado.

Luego de establecer el primer contacto con "Nido", nos equipamos para salir a nuestro primer reconocimiento de la zona circundante al refugio costero.

Caminando por el acantilado descubríamos la fauna virgen de este lugar de las islas, sobre las rocas se asoleaban en algunas islas, focas y pingüinos, en el estrecho nadaban varias especies de patos y con alegría descubrí que entre ellos estaban los "biguá", en el pastizal que cubría el terreno pastaban gansos salvajes, avutardas, hermosos cisnes de cuello negro y otras aves como gaviotas, patos más pequeños tenían sus nidos en los huecos del acantilado.

Mientras caminábamos encontramos un envoltorio de un "Mantecol", aproveché para decirle a Morales que muchas veces de nada sirven los más sofisticados armamentos, si no se tienen en cuenta estos mínimos detalles, como enterrar los desperdicios usados en la alimentación; el soldado profesional se sirve de estas "ocasiones" para obtener resultados positivos a una simple tarea de exploración.

A lo lejos escuchábamos perros, lo que nos hizo investigar, y descubrimos en un pequeño vallecito una casa, muy similar a la que teníamos en el "sector Biguá", estuvimos largo tiempo escrutándola con los binoculares y observamos que no había moradores, salvo esos perros sueltos que permanecían en sus inmediaciones.

Aproximadamente a las 16:00 comenzamos el regreso comentando, que nuestro asentamiento de vigía estaba en una península, ya que teníamos agua también a nuestras espaldas.

Por primera vez desde hacía mucho tiempo, nos quitamos la garibaldina, quedando solamente "en tricota", el sol había hecho agradable el día, aprovechado esto por los ingleses, ordenando que varias PAC sobrevolaran la zona.

Mientras tanto en la base se solucionaron algunos problemas de asuntos civiles respecto a víveres y vestuario, planteado por el capataz señor Goss y el gerente de la F.I.C. señor Hardcastle.

Por su parte el "Equipo Güemes" informó intensa actividad enemiga de reconocimiento en la zona de Puerto San Carlos.

Lunes 17 de mayo

El día se presentó con una formación nubosa compacta en altura, el frío se intensificó un poco y a diferencia de ayer no había viento, lo que hubiera dado una sensación térmica muy baja.

En la noche no se registraron novedades, ya nos íbamos acostumbrando a los ruidos propios del lugar.

Al terminar nuestro desayuno nos dirigimos a la parte más alta de un acantilado cercano a la derecha del puesto, lugar donde teníamos una mejor ubicación para efectuar la vigilancia sobre el sector asignado, como siempre nos sentamos de espalda, cada uno con su anteojo "barríamos" 180°, realizando una recorrida general y luego culminábamos en los detalles, más notables del terreno, piedras grandes, un promontorio, las islas, etc., y siempre al costado nuestro el fiel equipo de comunicaciones; todo ello matizado con una golosina o una charla de recuerdos familiares.

Aproximadamente a las 09:00, al igual que aquel 4 de mayo, lo primero que escuchamos fue el silbido propio de los reactores surgiendo del este, giramos las cabezas hacia el inicio del estrecho —ahí vienen, fue mi grito, tres "Harriers" aparecieron "montados" en el canal, casi peinando las olas para engañar a los radares de la artillería antiaérea, con rumbo a nuestra base, pasaron "debajo" de nosotros, inmediatamente lancé al aire la "alerta roja", repitiéndola insesantemente, tal cual lo había hecho en la otra oportunidad, se sumaba Andrés que ubicado en su puesto al N.O., tenía también muy buena visión sobre el canal. Seguimos a los aviones esperando el momento del derribo, pero muy pronto aparecieron delante de ellos las nubecitas negras de nuestra artillería, esto los hizo "espantar", lanzando todo el armamento que explotaban ya no en el blanco, sino más al N.O. de la base, no muy lejos del puesto "Liebre" de Andrés → ROCA

Rompiendo con una de las primeras consignas de no sobrecargar las comunicaciones en estos momentos claves, le pregunté a Andrés sobre el resultado del ataque, respondiéndome que faltó muy poco para cazar a los

tres, nos despedimos esperando otra oportunidad.

Con respecto a lo sucedido en el libro "La Guerra Inaudita" escrito por el Comodoro D. Rubén Moro, éste realiza el siguiente comentario de las acciones de este día "...Entre las 04:00 hs. y las 09:00 hs. se realizaron varios vuelos de observación en la parte oriental de la Isla Soledad, probablemente para inducir al Estado Mayor del General Menéndez que el desembarco se desarrollaría en la zona de Darwin y el establecimiento Fitz Roy...".

Por su parte el Teniente Coronel (R) Italo Piaggi en su libro "Ganso Verde" de Sudamericana-Planeta comenta, refiriéndose también a las acciones del 17 de mayo "...09:00 hs.: ataque de Sea Harriers. Ametrallan, bombardean y siembran "belugas" sobre el N.O. de la pista y la Compañía C del 12 en el sector sur. Fuego antiaéreo con resultado negativo. No hay novedades en las posiciones afectadas por los ataques...".

Al mediodía como la marea estaba baja, decidimos aventurarnos y bajar a la playa, seguimos un caminito que serpenteando entre grandes formaciones rocosas nos llevó a una playa llena de guijarros y restos de caracoles, lo que comúnmente llamamos "fondo marino", con detenimiento observé las algas, las famosas "kelpers", extraje algunas del mar, son verdaderas redes extendidas en la orilla del estrecho, formadas esta maraña de troncos y hojas de color marrón, como si fuera una "parra" que flotara y se moviera con las olas, su consistencia es gelatinosa, coloqué algunas sobre las piedras para que se sequen y así llevarlas de recuerdo al continente. También no muy lejos de allí encontramos otro tipo de alga, muy parecida a una planta de lechuga, por la forma y el color de sus hojas, hice lo mismo con algunas pensando en recuerdos para mi familia.

Todas las rocas que aparecieron con motivo de la marea baja estaban cubiertas por grandes mejillones, que ya habían "probado" los anteriores moradores del puesto, pues había conchas de éstos entre los desperdicios; el agua estaba muy fría, casi helada, introduje mis manos en ella y a modo de una improvisada red quedaban en ella uno o dos camarones, muy parecidos a los que abundan en los lagos de mi provincia, pensaba que este sería el famoso "krill".

En la base a las 11:00 se presentó en el "Elta" un blanco de poca velocidad, el cual es divisado por la pieza N° 4, la cual efectuó una ráfaga, pero el helicóptero se encontraba fuera del alcance del cañón de 20 mm, seguramente el piloto al ver los trazantes efectuó una brusca maniobra de escape y desapareció detrás de los cerros hacia el Canal San Carlos.

Al promediar la tarde como siempre elegimos una de las "latas", a mí me gustaba particularmente las que contenían "carne de cerdo con porotos", y efectuamos nuestro almuerzo-cena cotidiano. Otro día llegaba a su fin, conformes con la tarea cumplida, si bien no se derribaron los aviones, por lo menos no cumplieron con su misión.

A las 23:00 la base es sobrevolada por un avión aparentemente

*1) MORO, Rubem O La Guerra Inaudita Edit Pleamar BsAs PAG 300 1985

de gran tamaño y arrojando tres bengalas, dos sobre la pista y una muy cerca del "Elta", se alerta todo el sistema defensivo, los P.O.A. ubicados al N.O., al instante informan el sobrevuelo de un avión.

Martes 18 de mayo

Continuó el cielo nublado, con fuertes heladas por la noche, para que se tenga una idea las noches suelen tener temperaturas de 15 a 20°C bajo cero.

Este día no se produjeron novedades importantes por lo que me limitaré a narrar los acontecimientos ocurridos en la base y en la "F.T. Mercedes".

El "Equipo Güemes" informó por radio que los pobladores de San Carlos adoptaron una actitud francamente hostil, negando toda colaboración. Las planas mayores de la base y de la fuerza de tareas realizaron un recorrido por las posiciones para establecer acuerdos complementarios de coordinación para la defensa, particularmente en los sectores oeste y norte.

Se acordó utilizar bombas de aviación de 500 libras (usadas por los "Pucará"), para la preparación de obstáculos o intercepciones del sistema defensivo, las que instaladas convenientemente en las avenidas de aproximación a disposición del enemigo serían detonadas eléctricamente. Por la tarde se comienza con esta tarea. El autor del libro "Ganso Verde" acota "...El clima va aumentando en rigurosidad desde el ingreso a las islas, se hace evidente su efecto sobre el estado físico de la tropa. Resulta imposible mantener relativamente seco al personal y el deterioro del equipo y vestuario agravaba ese efecto. No hay previsiones para su reemplazo...".

Es oportuno este día de tranquilidad operativa en mi región, para expresar cuán importante fue para mí el acercarme aún más a Dios en estos días, ello se traducía en la lectura periódica de la Biblia en los momentos de descanso y rezando mis oraciones diarias, nunca me sentí espiritualmente solo, muchas veces encontraba las fuerzas necesarias en algún relato bíblico.

Por la noche el buque de aprovisionamiento Monsunen pasó frente a nosotros en navegación desde Puerto Argentino, el buque navegaba recostado sobre la orilla opuesta con las luces apagadas, delataba su presencia únicamente el ronroneo de sus motores.

Miércoles 19 de mayo

Como solía suceder, luego de días nublados inmediatamente llovía, así que este nuevo día amaneció lloviendo, con fuertes vientos del S.E. que por momentos hacía perder la impermeabilidad a nuestra carpa, que se movía para todos lados, ayudaba a esto el tener el cierre de su puerta roto. Los días de lluvia son para el soldado en operaciones un día de descanso, ya que el enemigo no operaría en estas terribles condiciones muy propias de nuestro mar austral.

PIAGGI ITALO A GANSO VERDE SUDAMERICANA-PLANETA PAG 68
BS AS ABRIL 1986

Por la tarde cesó de llover y ayudado por el fuerte viento que continuaba soplando aparece entre las nubes el sol, el día fue mejorando paulatinamente con el transcurso de las horas.

Este cambio de la meteorología en el istmo, seguramente fue previsto por la F.A.S., que ordenó una misión de aeroabastecimiento por lanzamiento de carga con un "Hércules C-130".

El Vicecomodoro D. Rubén O. Palazzi en el artículo "Puente Aéreo a Malvinas" aparecido en la revista "Aeroespacio" de mayo-junio de 1984 comenta esta tarea "...Entre las experiencias más emocionantes que tuvieron las tripulaciones del Escuadrón Aéreo I se cuentan los dos lanzamientos que tuvieron que hacer para abastecer con elementos imprescindibles a unidades del Ejército Argentino.

El primer vuelo se efectuó el 19 de mayo, cuando despegó a las 13:21 hs. desde Comodoro Rivadavia con destino a Darwin; en esta ocasión se transportaron ocho contenedores ~~A22~~ que acomodaban 1 tn de carga cada uno. ~~Estos contenedores consisten en una plataforma reforzada de madera y un juego de paracaídas para el descenso lento.~~

El lanzamiento se realizó sin inconvenientes a las 16:04 hs. después de una navegación táctica (bajo nivel) hasta la zona de entrega. El procedimiento fue controlado desde tierra por un Equipo de Control de Combate (ECCO), destacado para asegurar el apoyo terrestre al lanzamiento y orientar por radio en la corrida final.

El segundo vuelo de este tipo tuvo por objetivo a las unidades del R.I. 8 que estaban desplegadas en Bahía Fox y se cumplió al día siguiente...".

También en el libro "Halcones sobre Malvinas" el Vicecomodoro Tribiani (navegador de Hércules) relata esta acción "...Piloto-Navegador, giro de 360° por la derecha ¡¡Ya!! Iniciamos el giro en el lugar más crítico de la navegación, a sólo 22 km de la zona de lanzamiento; el giro que tardó más tiempo en todo el vuelo, 6 minutos interminables eternos.

Chequeo 1 minuto afuera, zona de lanzamiento recorrida "luz verde" carga afuera, salida normal, paracaídas abiertos..., mantenga el rumbo y velocidad, carga en tierra sin novedad...", también en la pág. 73 del mismo libro figura la navegación realizada por el Hércules.

Luego de esta operación, no se produjeron en el resto de la tarde novedades importantes.

En lo que respecta a la F.T. Mercedes, el Equipo "Güemes" informó que al terminar de llover se procedió a efectuar el reglaje de los morteros de 81 mm y de los cañones de 105 mm.

A las 21:00 hs. informa nuevamente el Teniente Primero Esteban que la región estaba siendo sobrevolada por helicópteros a muy baja altura.

Pero tal vez el hecho más destacado, por lo raro, fue el que ocurrió en la madrugada del nuevo día.

PALAZZI Rubem O AEROESPACIO MAYO-JUNIO 1984 PUENTE AEREO A MALVINAS.

CARBALLO PABLO M. HALCONES SOBRE MALVINAS CRUZAMANTE PAG 60 1986

Aproximadamente a las 01:45, me aprestaba a subir a una pequeña elevación del terreno, muy cerca de la carpa, ya que este sitio era el óptimo para establecer el contacto con la base, durante las horas de la noche.

Llegue al lugar y de repente un fogonazo, un relámpago seguido de explosiones en la zona de acceso al Seno de Choiseul, los cañonazos se transformaron en salvas automáticas, propias de los cañones navales, inmediatamente informo a la base sobre lo que está sucediendo.

En el libro "La Guerra Inaudita" también el autor comenta este hecho, al referirse a las acciones de este día "...El resto de las novedades bélicas del día se diferenció muy poco de los días precedentes. A las 01:50 horas, curiosamente se observó fuego naval en las costas del Seno Choiseul, en un lugar en el cual no había tropas o posición alguna...".

Al analizar este hecho bélico, en publicaciones de origen inglés, buscando una explicación por lo sucedido esa noche en mi sector de vigilancia, en el libro "Malvinas - Cartas de un Marino Inglés", encontré un suceso similar vivido por el H.M.S. Glamorgan, coincidiendo con la fecha y el lugar, se aproxima a la entrada del Seno Choiseul "...Continuamos bombardeando Stanley, en el mismo lugar, a la misma hora, los días 16, 18, 19 y 20 de mayo..." Continúa relatando el T.N. Tinker en una carta del 22 de mayo de 1982 dirigida a su padre Hugh Tinker "...En la última noche, nos iluminamos nosotros mismos con bengalas: todos los que estábamos en la cubierta de vuelo corrimos buscando protección. Nadie nos había prevenido que eso iba ocurrir, porque en ese momento estábamos a sólo dos mil metros de la costa, tampoco habían advertido a los maquinistras que íbamos a lanzar cargas simuladas y ellos creyeron que nos estaban torpedeando. En fin, hicimos un buen trabajo para asustarnos nosotros mismos, en vez de a los argentinos...

En el ámbito de F.T. "Mercedes", el jefe del R.I. 12 (†) ordena al Capitán Sánchez, responsable de las áreas personal y logística, recorrer las posiciones para controlar la distribución del racionamiento ya que en la primera quincena del mes se han observado deficiencias en la alimentación del personal especialmente en el sector norte.

Se comprueba que la falta de "tachos" térmicos incide notablemente en ello, las distancias, que deben transportar los alimentos, sobre todo a las posiciones adelantadas del sector norte (3 a 5 km), éstos pierden la adecuada temperatura, como así también, había pérdidas de raciones por derrame debido al movimiento del vehículo a través de caminos en malas condiciones.

Con respecto a este tema, los cuadros y soldados integrantes de la Compañía de Defensa y el resto de personal, tanto aviadores como mecánicos y técnicos, nunca tuvo estos problemas de racionamiento, debido a que el Oficial encargado del abastecimiento controló el correcto suministro de los víveres para la fabricación de la comida y la correcta elaboración y distribución de las raciones estaba a cargo de los jefes de secciones respectivas, estas raciones también fueron debidamente "balanceadas" calóricamente por

TINKER DAVID CARTAS DE UN MARINO INGLES EMECE EDITORES PAG 59 1983

parte de los médicos del Servicio de Sanidad de la "Cóndor".

A las 21:00 horas el "Equipo Güemes" informa al puesto comando de la F.T. Mercedes, el sobrevuelo de un helicóptero a baja altura sobre el puerto de San Carlos.

Jueves 20 de mayo

Fue un día de tiempo bueno y frío. Aproximadamente a las 08:30 un "Bell 212", transportando una patrulla al mando del Subteniente Gómez Centurión, al que acompañaban el 1er Teniente Basilio y Arnaldo nos "visitaron", querían precisiones sobre el fuego naval de la noche, le indicamos el lugar y nos dijeron que tal vez habrían desembarcado patrullas enemigas en ese lugar.

Por la tarde en la base se registraron cuatro "alertas rojas", producto del sobrevuelo en altura de "nuestras amigas" las PAC, las cuales realizaban vuelos en círculo entrando en el radar "Elta" y luego salían, el "Sea Harrier" posee un equipamiento electrónico de alerta llamado "radar - warning" que les permitía ubicar el radar que estaba emitiendo y con ello ubicarlo para un próximo ataque.

Tiende a desmejorar el estado sanitario del personal perteneciente a Ejército. Cuadros y soldados sufren alimentación insuficiente y la rigurosidad del clima (humedad y frío intenso, especialmente de noche). Se incrementaron por esos días los casos de principio de congelamiento, pie de trinchera y desnutrición.

Sobre 12 soldados internados, 9 habían sido por lo último. El jefe del R.I. 12 (#) ordenó el reemplazo del mate cocido que se servía dos veces por día por caldo de cordero de mayor potencial calórico.

A las 23:00 se escucharon disparos de armas portátiles, se vieron fuegos cruzados de munición trazante y explosiones de morteros detrás de las colinas de Darwin, al norte de la pista, se alertó a todo el sistema de defensa. Esta fue una de las tantas operaciones de diversión que se efectuaron esa noche para confundir a los defensores sobre el lugar del desembarco.

Max Hastings, autor del libro "La Batalla por las Malvinas" al comentar los últimos preparativos para la operación anfibia, relata "...Al sur una fuerte partida del S.A.S. estaba ya en acción llevando a cabo un enérgico ataque con fuego de ametralladoras, morteros y misiles Milan, contra la guarnición argentina en Puerto Darwin, a donde llegaron luego de una penosa marcha, cargados con munición suplementaria, en lo que uno de los hombres llamó "el yomp más brutal que hice nunca con el S.A.S.". El comandante argentino en Prado del Ganso reconoció después que creyó ser atacado por un batallón entero...".

El jefe del "Equipo Güemes" informó fuego naval al norte del estrecho, continuando el relato de Hastings, encontramos que unidad de superficie de la R.N. efectuó esta operación "...El "Glamorgan" cumplía otra

HASTINGS MAX LA BATALLA POR LAS MALVINAS EMECE EDIT. PAG 216 BSAS 1984

operación de diversión en la zona norte del estrecho prevista originalmente para el desembarco, el Capitán Mike Barrow esa noche cumplía sus cincuenta años...".

Hubo otras maniobras de engaño en lugares importantes de las islas, a las 20:15 se produjo un intento de infiltración de comandos en la zona de defensa del R.I. 3. A las 21:30 dos destructores realizaron fuego naval en la Península de San Luis.

Mientras ocurría esto la "Operación Sutton" daba comienzo.

"...La Bahía San Carlos no fue considerada por nuestros mandos navales como un lugar apto para realizar seriamente un desembarco y los vuelos de exploración propios no habían detectado a esta poderosa fuerza anfibia acercándose a las costas de las Islas Malvinas. Cuando se reparó en ello ya era demasiado tarde...", concluye el Comodoro Moro en su libro "La Guerra Inaudita". Como siempre pensando en mis familiares y atento a todo, se desarrolló mi vigilia en esa noche austral, las estrellas, recuerdo se reflejaban en el agua del mar que había ganado la playa de nuestro acantilado.

Viernes 21 de mayo

Este día de características muy especiales, amaneció nublado y frío en la zona de Darwin.

Debido a que las acciones llevadas a cabo por el "Equipo de Combate Güemes" durante las primeras horas del día 21 de mayo en la zona de San Carlos fueron muy importantes citaré el Capítulo XI "La Batalla de San Carlos" del libro "La Guerra Inaudita", como introducción a los acontecimientos que recordarán para siempre los hombres de armas argentinos y británicos.

"...A las 02:50 hs. el "E. C. Güemes" detectó 5 buques penetrando en el Estrecho de San Carlos hacia el sur. Que algo significativo fuera de lo normal estaba por suceder, ya no había dudas, si bien el Estado Mayor del General Menéndez se preguntaba dónde sucedería. El fuego naval efectuado sobre la zona norte de la Península de San Luis desde las 21:30 del día anterior hasta las 00:30 hs. del día actual, sumado a una inusual actividad aérea y hostigamiento en la zona de Darwin, eran síntomas de que casi con seguridad se estaba ante los prolegómenos del desembarco británico. La F.A.S., que había considerado esta posibilidad en sus análisis previos, se preparó para repeler el ataque a la fuerza de desembarco en el Estrecho de San Carlos...".

"...El "Equipo Güemes", se constituiría en espectador privilegiado —pero vulnerable— del acontecimiento más importante desde el 02 de abril. Había destacado una sección de apoyo a la entrada del estrecho, con las armas pesadas, mientras el pelotón comando y la compañía de tiradores toma posiciones en Puerto San Carlos.

Ver si se lo coloca ?

La sección apoyo, constituída por un Oficial, 4 Suboficiales y 15 soldados bajo el mando del Subteniente Roberto Oscar Reyes, se hallaba posicionada en el promontorio "Güemes", elevación de 234 metros que domina exactamente la boca norte del estrecho y la entrada de la bahía. A las 01:30 hs. divisó la presencia de buques ingresando al estrecho, abrió fuego con sus piezas sin retroceso, siendo repelido por fuego naval que, si bien no le afectó en sus posiciones, dejó fuera de servicio la antena de su equipo de comunicaciones, quedando por consiguiente imposibilitado de informar la tremenda novedad de que era testigo, perdiéndose así un tiempo más que precioso para descubrir las intensiones del enemigo.

Luego de agotar prácticamente su munición, el Subteniente Reyes y sus hombres iniciaron un repliegue hacia el este, a efectos de no quedar cercados por los efectivos británicos que habían desembarcado tropas al N.E. de su posición, sometiéndolos a un fuego intenso y ocasionándole dos heridos entre sus escasas tropas. A pesar de ello, a las 05:00 hs. lograron desprenderse del enemigo mediante el fuego y el movimiento. Durante el resto del día permanecieron a cubierto, lograron pasar desapercibidos siendo espectadores ocultos del enorme despliegue británico en la cabecera de playa, impotentes de comunicarse.

Emprendieron luego una larga y penosa marcha hacia Puerto Argentino, desprovistos de alimentos y ocultándose del enemigo, hasta que finalmente fueron capturados el 11 de junio, no lejos de la capital de las islas.

Con las primeras luces del día 21, un observador del pelotón comando en Puerto San Carlos detectó al "Canberra" penetrando en la bahía, seguido por tres buques de guerra, cuando ya habían transcurrido varias horas desde que se había perdido enlace con la sección apoyo. Desde el "Canberra" comenzaron a ser descendidas varias lanchas de desembarco, mientras numerosos helicópteros sobrevolaban el lugar, en plena tarea de establecer la cabecera de playa.

A las 08:22 hs. el jefe del equipo, Teniente Primero Carlos Esteban, informó al jefe de la Fuerza de Tareas "Mercedes" (en Prado del Ganso) de lo acontecido, y desde allí se cursó la novedad al Comandante de la Guarnición Militar Malvinas en Puerto Argentino. El Teniente Primero Esteban, luego de informar la novedad del desembarco, abandonó Puerto San Carlos para tomar posiciones previamente acondicionadas en las estribaciones situadas más hacia el este, donde fue atacado por efectivos británicos mediante un discreto fuego de morteros, mientras un helicóptero "Sea King" pretendió hacerlo por la retaguardia de la fracción. Esta abrió fuego sobre el aparato, obligándolo a retirarse con averías. Poco después, un helicóptero "Gazelle" se aproximó para atacar con cohetes y al hacerlo quedó al alcance de las armas automáticas del equipo de combate, que con un intenso fuego lo derribó, precipitándose en las agua de la bahía. Un segundo "Gazelle" intentó repetir el ataque sin éxito alguno, ya que los hombres de Esteban

lograron derribarlo en un nuevo y resonante acierto, cayendo el helicóptero cerca de las posiciones de sus atacantes y pereciendo sus tres tripulantes, bajo el nutrido fuego de la sección.

La fracción se mantuvo en sus posiciones hasta las 13:00 hs. a efectos de permitir el repliegue de la sección apoyo —aunque se hallaban sin comunicación con ésta— procediendo luego a cubrir su propia retirada. Combatiendo eficientemente e infligiendo bajas a un enemigo netamente superior, el "Equipo de Combate Güemes" (2 Oficiales, 9 Suboficiales y 31 soldados) logró desprenderse de la acción de los efectivos británicos, siendo recuperados por helicópteros propios en el establecimiento Douglas el día 26 de mayo...".

"...Desde Puerto Argentino despegó a las 10:40 hs. un avión "Aeromachi MB 339" piloteado por el Teniente de Navío Guillermo Owen Crippa en misión de reconocimiento, mientras desde el aeródromo de Darwin - Prado del Ganso, habían hecho lo propio, dos secciones de aviones "Pucará".

El "MB-339" se dirigió por el norte de las islas hacia el oeste. Al sobrevolar las alturas situadas al norte de la Bahía de San Carlos, se topó inesperadamente con la fuerza de desembarco, tomando por sorpresa a las naves británicas. No habría de ser menor su emoción, pero al tener frente a sí una fragata enemiga, lanzó sus armas luego de apuntar brevemente, hecho lo cual emprendió una comprometida y veloz fuga que logró coronar exitosamente al aterrizar de regreso en Puerto Argentino, donde refirió con excitación las novedades de que era portador, en particular, la envergadura de la fuerza anfibia enemiga.

La nave alcanzada fue la HMS "Argonaut", que sufrió tres bajas y averías de consideración en su radar de vigilancia 965, por efecto de los cañones del "MB-339" argentino (9 impactos)...".

"...Ya por entonces los aviones de la F.A.S. volaban hacia sus blancos...".

Durante la noche el puesto "Hiena" del Alférez Blásquez fue atacado por una patrulla de comandos británicos, seguramente una de las que debía converger sobre Darwin para efectuar el ataque simulado; por fortuna con su soldado ante la alarma abandonaron la carpa para refugiarse en un arroyo cercano, desde ahí observaron cómo los ingleses ametrallaban su refugio y los buscaban con ahínco. Pero grande fue su sorpresa cuando desde otra dirección contestaron el fuego desatado sobre el puesto del Alférez. Sin moverse para no delatar su presencia, continuaron observando lo que fue un combate entre dos fracciones de comandos ingleses; en una noche "cerrada", es muy común que sucedan estas acciones, en que patrullas de "igual tropa" se enfrenten.

Ni bien pudieron hacerlo, comunicaron esta novedad al puesto comando, informando también la presencia de helicópteros en su zona.

Ante las circunstancias que se vivían, el desembarco en San Carlos y

lo ocurrido a Blásquez, el jefe de la base ordenó el despegue de dos secciones de aviones Pucará para que realizaran vuelos de reconocimiento, llevaban el indicativo de "Tigre" y la escuadrilla estaba formada por el Mayor Tomba, Capitán Benítez, 1er Teniente Micheloud y el Teniente Brest.

El personal del G.T. 3 en las últimas horas de oscuridad artilló y preparó a las máquinas para que al amanecer las dos secciones estuvieran listas para despegar.

Debido a una gruesa capa de nubes que cubría la región la luz diurna se hizo esperar.

Al comenzar el despegue del primer avión al mando del Capitán Benítez se registró una "alerta gris", una fragata había sido avistada por el Alférez Egurza "P.O.A. Roca" en la Bahía Ruiz de Puente, por lo que los restantes tres aviones se demoraron.

De inmediato comenzó un desvastador "fuego naval" hacia la base, proveniente de la fragata ubicada en Ruiz de Puente.

Como el primer avión volaba tan bajo no se pudo comunicar la novedad, así que lo observé volando por Lafonia y sobre el estrecho en misión de reconocimiento. El Alférez Egurza además de comunicar esta importante novedad, avisaba a la base cuando la fragata disparaba.

En el libro "Dios y los Halcones", el Vicecomodoro Pedrozo, jefe de la B.A.M. Cóndor, relata en el Capítulo 34 "El Cóndor" lo sucedido

"...– ¡Van pepas!

Por intermedio de su equipo liviano de comunicaciones uno de los Alfereces que se desempeñaba como observador adelantado me informaba que las fragatas iniciaban el cañoneo a Darwin.

La andanada, tirada por una fragata que se había ubicado en la Bahía Ruiz de Puente, próximo a la entrada del canal que desemboca en Darwin; demoraba de 10 a 15 segundos en llegar hasta nosotros, produciendo el característico silbido y la posterior explosión.

El ruido era fuerte y seco, despidiendo humo blanco. Colocaba 3 ó 4 cañonazos en el aire y posteriormente estimo que recargaba en unos 15 segundos; luego de un rato dejaba de tirar por un lapso de 3 a 5 minutos y volvía a empezar.

Advertí que los cañonazos pegaban cada vez más cerca de un radar liviano (Elta) que poseíamos, por lo que le ordené al Teniente Valazza que lo desarmara y lo hiciera cambiar de posición.

El Teniente ocupaba una trinchera a unos 60 metros de donde estaba el radar, cuando yo le avisaba, salía corriendo y se tiraba adentro de la misma, pues sabía que en unos 12 segundos iban a comenzar a explotar las bombas.

Cuando estuvo desarmado les mandé un jeep y lo cambiaron de lugar. Unos minutos después un proyectil hacía impacto directo en su emplazamiento anterior.

A pesar de los continuos cañoneos, los fieles Pucará despegaban igual, de esa pista corta que era sólo un potrero. Ese día salieron 2 secciones en medio de la "alerta roja" y las explosiones. Entre los bombazos, un mecánico, héroe anónimo cambiaba de posición los Pucará con un tractor...".

En el relato el Vicecomodoro pluraliza al hablar de las unidades de superficie inglesas, ya que si bien la "HMS Ardent" era la que efectuaba el cañoneo para impedir la reacción de los "Pucará" sobre la cabeza de playa, y encargada de replegar al grupos S.A.S., había dos fragatas más tipo 21, la "HMS Plymourth" y la "HMS Yarmouth" que patrullaban incesante ese sector del canal. Por entonces la F.A.S. ya había ordenado a sus escuadrillas destruir ese blanco naval.

Desde mi puesto observaba cómo la pista de la base y las posiciones defensivas eran blancos del terrible cañoneo naval; con Morales nos manteníamos alertas para informar cualquier novedad que ocurriera en nuestro sector.

Mientras tanto el "Tigre 1" continuaba su vuelo de reconocimiento por Lafonia, así lo explica el propio Capitán Benítez en "Dios y los Halcones" y lo vivido posteriormente, "...Por espacio de una hora sobrevolé la parte sur de la Isla Soledad, recorriendo sus costas y canales sin haber visualizado al enemigo. Al recibir información radial que la alarma sobre la zona que se me había asignado reconocer había finalizado, me dirigí a ella para dar cumplimiento a mi misión.

El primer sobrevuelo de la misma fue efectuado sin lograr ubicar a ningún inglés, inicié un segundo reconocimiento ampliando el radio de viraje y tomando un poco más de altura —50 metros— para abarcar mayor cantidad de terreno en la observación.

En ese momento fue cuando por encima de las colinas observé una fragata inglesa en el Estrecho San Carlos.

Su presencia en el momento de mi despegue era desconocida, por lo que suspendí el viraje y pegado a la ladera del Cerro Alberdi, comencé a acercarme protegido por éste de la detección del radar.

Como al mismo tiempo ascendí, mejoraba mis condiciones para observar su actividad.

Absorto por esta variante inesperada que se presentaba a mi misión y lamentando cada vez más estar armado solamente con cañones y ametralladoras, continué mi acercamiento cuando de pronto sentí una fuerte trepidación en la estructura del avión. Controlado el mismo, alcancé a divisar la estela que había dejado el misil inglés...".

Segundos más tarde, luego de colocar el motor averiado "en bandera", el Capitán Benítez se eyectó, muy cerca de la vanguardia inglesa desembarcada en San Carlos. Luego de evadirse del enemigo que lo buscó afanosamente se "autorrecuperó" caminando 28 kilómetros, llegando en la noche a las primera líneas del R.I. 12 y para no ser sorprendido por un

centinela, vino cantando siempre la Marcha San Lorenzo para demostrar que era argentino.

En la página 214 de "La Batalla por las Malvinas", Max Hastings nos explica qué tipo de misil derribó al Pucará del Capitán Benítez "...Entre el equipo del contingente S.A.S., que volvía de su maniobra diversionista en Prado del Ganso figuraba el soberbio misil tierra-aire norteamericano de manejo manual "Stinger". Uno de éstos acababa de abatir el primer Pucará...".

"...Los restantes Tigres de la escuadrilla habían logrado despegar poco después que su guía y se dirigieron a realizar reconocimiento ofensivo en la zona de San Carlos. Como volvieron a pasar por sobre la posición que había empleado el primer "Stinger" tan exitosamente, su operador con gran entusiasmo se dispuso a dar cuenta de los tres Pucará, pero en esta oportunidad los cinco lanzamientos que realizó no dieron en blanco alguno y los aviones se apartaron de su alcance. La escuadrilla fue luego dirigida a un lugar donde se hallaban tropas británicas reglando el tiro de la artillería naval, probablemente algún pelotón del SBS que se hallaba a cubierta en un edificio.

Los tres aviones hicieron un ataque con cohetes destruyendo totalmente el objetivo. Pero una PAC de Sea Harrier había sido vectoreada en la dirección en que se hallaban los aviones argentinos y se lanzó en su persecución. Dado que el "IA-58" no dispone de armamento para atacar a otros aviones en vuelo y tratándose de un aparato de mucha menor velocidad no quedaba otra alternativa que intentar el escape.

Se inició así una persecución de características espectaculares, en vuelo rasante entre los accidentes geográficos del lugar, en la cual los Sea Harriers lanzaron sus misiles sin éxito, de manera que dos Pucará lograron escabullirse en gran parte gracias a su maniobrabilidad, no teniendo la misma suerte el último avión de la formación, piloteado por el Mayor Tomba quien fuera alcanzado por los proyectiles de 30 milímetros del cañón Aden de los aviones británicos, obligándole a eyectarse. El piloto fue rescatado horas más tarde por un helicóptero de la B.A.M. Cóndor; los dos "tigres" restantes arribaron a Puerto Argentino sin otra novedad que el inquietante recuerdo de la persecución sufrida...", así finaliza el relato de la odisea de las dos secciones de Pucará, el Comodoro Moro en la página 331 de "La Guerra Inaudita".

Mientras ocurría lo narrado, el Alférez Egurza y su soldado fueron espectadores privilegiados del ataque de una "A-4B" de la sección "Mula", piloteado por el Capitán Carballo y más tarde de dos escuadrillas de Dagger, los "Cuecas" y las "Lauchas". La "HMS Ardent" se estremeció y comenzó a incendiarse, tres bombas MK-17, la habían sentenciado a una muerte segura en las aguas del San Carlos.

En vano la "HMS Yarmouth" se acercó a socorrerla, al caer la tarde

MORO Ruben O "LA GUERRA INAUDITA" EDIT PLEAMAR PAG 331 BSAS 1985

los helicópteros rescataban a los náufragos, la nave ya había sido abandonada, ahora con grandes incendios en toda su estructura.

Egurza y su soldado al ponerse el sol la vieron esfumarse entre las nieblas vespertinas y adivinaron su posición por el resplandor del fuego que la consumía inexorablemente en el tranquilo atardecer del 21 de mayo.

También en este día tan importante para la Fuerza Aérea quiero destacar la labor del Escuadrón Helicópteros, que con sus "Bell 212" (H-85 y H-83), recuperó ese día a todos los pilotos eyectados, inclusive al Teniente Glover, piloto inglés derribado en Puerto Howard, por comandos de Ejércitos, con un misil "Blow Pipe". Uno de esos helicópteros, los "Palas", para nosotros, se hallaba al mando del Teniente Pintos, ya había recuperado al Mayor Piuma y al Primer Teniente Senn, cuando se dirigieron a Puerto Howard, así lo comenta Pintos en "Halcones sobre Malvinas". "...Ahí subimos a un piloto inglés eyectado, con toda la cara hinchada; en el momento de subir, todos nos miramos en silencio, inspiramos profundamente, se acomodó y continuamos el regreso...".

Ahora quiero volver unas horas atrás en este día tan agitado; con Morales escrudiñábamos el cielo, informando el sobrevuelo de las PAC que "subían y bajaban", como siempre nos dábamos cuenta por la interrupción de sus estelas, cuando de pronto a nuestras espaldas apareció un "A-4Q" de la Armada, volando muy bajo, todo maltrecho, con humo blanco que despedía de su motor, de inmediato informé a la "Cóndor"; el avión se dirigía con rumbo a Puerto Argentino, resguardándose entre los primeros cerros que se encuentran pasando el Seno de Choiseul.

Emilio Villarino en su libro "Exocet" relata las vivencias del Teniente de Navío Arca, quien comandaba aquel "A-4Q" que pasó sobre nuestras cabezas, herido de muerte. "...Con el avión en esas condiciones, Arca tenía que apelar a los controles manuales. Sin dudarlo puso rumbo a Puerto Argentino, pero evitando pasar por Prado del Ganso. Miró el tablero: velocidad, 500 nudos, combustible 1.100 libras, en marcado descenso. Los cañones de 30 mm de los Harriers habían hecho seis agujeros en el ala izquierda y cuatro en el ala derecha provocando pérdida de combustible...".

Más tarde al llegar a Puerto Argentino el aviador naval se eyectó, cayendo al mar, siendo recuperado por un helicóptero de Ejército, su avión luego fue derribado por la artillería antiaérea, ya que comenzó a girar peligrosamente sobre el aerpuerto, como negándose a abandonar el cielo que había defendido.

Al caer la noche, la quietud se adueñó de la zona "Vasco", en voz baja con Morales comentábamos este día en que nuevamente la guerra se nos mostró con toda su cruda realidad.

Sábado 22 de mayo

Ese día amaneció con un cielo limpio, sin nubes y casi nada de

VILLARINO EMILIO EXOCET EDIT ABRIL RAG 200 BS AS 1984

viento. Hermoso cuadro presentaba el estrecho con el sol saliendo desde el mar, tiñendo todo de rojo; las aves parecían saludar esta quietud graznando y volando al ras del agua, buscando tal vez su alimento.

Hice la comunicación de rutina, mientras tanto ordenaba y le daba forma a los pastos que estaban "tejidos" en la red que cubría el refugio. El silencio era total.

Y como era costumbre en estos casos, nos sorprendió el ruido de los reactores de aviones. Corrimos hacia un lugar alto y vimos dos "Harriers" "montados" sobre el canal, era una clásica PAC, instantáneamente transmití la "alerta roja" a la base, pero con sorpresa observamos que comienzan una maniobra de ataque, y aún más fue el asombro cuando dirigiendo los binoculares hacia la entrada del estrecho descubrimos que el blanco era uno de los guardacostas de nuestra Prefectura Naval. El número uno de la PAC le "entró" tres veces y su numeral en dos oportunidades. Las maniobras que efectuaban los aviones británicos tenían mucho de tiro en un polígono escuela, por lo exacto de sus movimientos; el indefenso guardacostas sólo les ofrecía resistencia con una ametralladora 12,7 mm, pese a ello el heroísmo de la tripulación hizo que el ataque no tuviera grandes consecuencias para la embarcación y aún más, el numeral británico realizó una maniobra no acostumbrada, moviendo sus planos, al finalizar su último ataque, lo que nos pareció que había sido tocado por los proyectiles de las 12,7 mm, que defendía el "Guardacostas Río Iguazú".

Todo lo sucedido lo iba informando al Centro de Filtraje de la base, que ya había recibido el pedido de auxilio de la propia embarcación. Miré el reloj, eran las 08:20 de un día que desde muy temprano se mostró lleno de acción.

El comandante de la embarcación la encalló sobre la costa opuesta a nuestro refugio, en un punto denominado Bahía Button; en la popa se notaba un incendio y despedía humo negro de la zona del puente de mando, ante esta circunstancia nuevamente comuniqué la novedad a la base, también que el personal se retiraba hacia la parte superior de los acantilados observando que algunos de ellos, heridos, eran transportados por otros tripulantes.

El Guardacostas "GC-82 Río Iguazú" (82 toneladas de desplazamiento) que junto con su gemelo "Islas Malvinas" había desarrollado una ímproba tarea desde el mismo día en que llegara a las islas burlando el bloqueo británico, había realizado una variada y ponderable gama de actividades (practicaje, transporte de personal y material, numerosas misiones de patrullaje que incluyeron el traslado de grupos comandos y avanzadas para constatar la presencia de tropas enemigas en ciertos lugares de las hostiles aguas del archipiélado).

En este, su último viaje, el "GC-82", transportaba dos cañones "Oto Melara" de 105 mm y 19 hombres del Ejército, esos cañones reforzarían la dotación de armas pesadas del R.I. 12, ordenado por el Comando de Puerto

Argentino al no poder satisfacer un pedido de morteros pesados.

Los cañones pertenecían al Grupo de Artillería 4 Aerotransportado, para orgullo de la mayoría de "los cordobeses de Darwin", este grupo tiene su asiento en La Calera.

Aproximadamente a las 09:30 y 09:35 horas la base sufrió dos ataques aéreos sucesivos, dirigidos a los sectores norte y sur de la pista, el comando británico intentaba mantener aferrados a los "Pucará" mientras se consolidaba la cabecerade playa; los "Harriers" no entraron por mi sector, sino que aparecieron por la zona del Estrecho San Carlos.

Los resultados del ataque fueron negativos y sin consecuencias para la base, puesto que fueron repelidos por los cañones de 20 mm.

Solamente un avión alcanzó a tirar un contenedor de "Belugas" en la zona del radar "Elta" que terminaba de ser colocado en una nueva posición a unos 2.000 metros del puesto comando, también cerca del cañón N° 4 llegaron algunas "Belugas" del contendor lanzado.

Al promediar la mañana una PAC británica sobrevuela mi zona, informo a mi base, para evitar que envíen los helicópteros de rescate, que serían un fácil blanco.

Me responden que continúe vigilando al personal, que el rescate se haría en las últimas horas de la tarde. Mientras tanto en la mañana llegaron a la base el Alférez Blásquez y su soldado que habían sufrido el ataque de los comandos la noche del 20 al 21, y al no tener parte de su equipo personal, fueron recuperados por un helicóptero y su lugar fue cubierto por Andrés Gazzo y su soldado; la "R.O.A. Cóndor", otra vez tenía sus puestos de observación sin novedad.

Por la tarde el sobrevuelo de otras PAC fueron acusadas por los P.O.A. A nosotros nos importaban aquellos hombrecitos en la cima del acantilado que esperaban ser recuperados. El "Río Iguazú" continuó lanzando una discreta columna de humo, el incendio ya no se distinguía, observándose que se había caído hacia estribor (a la derecha).

Un "Bell 212" y un "Chinook" tal lo habían prometido al comenzar el crepúsculo, volaron sobre la orilla opuesta, bien pegado al acantilado y casi sobre mi puesto cruzaban el canal para en una rápida maniobra helitransportar a todo el personal y munición de 105 mm que transportaba el GC-82, pero los cañones habían quedado en las bodegas inundadas de la embarcación.

Este grave problema le fue informado al jefe del R.I. 12.

Ese día a pesar de estar las islas con un excelente estado del tiempo, no ocurría lo mismo en la Patagonia donde las bases de las F.A.S. soportaban el pasaje de un frente frío con techos bajos, poca visibilidad y nevadas.

En la noche empeoró el tiempo con una tormenta de lluvia y viento que hamacaba furiosamente a nuestra carpa que con gran esfuerzo resistía el embate del mal tiempo.

Domingo 23 de mayo

Amanece luego de una fuerte helada, se notó más por la lluvia de la noche, hizo mucho frío; otra vez el cielo está teñido de rojo y sin nubes, "otro día para ataques", le comenté a Morales mientras desayunábamos nuestros queridos "sobres" de café con leche.

También en la Patagonia mejoraron las condiciones meteorológicas, por lo que la F.A.S. acentaría duros golpes a las unidades de la Task Force.

Por la mañana despegó de la base un "Bell 212" con el equipo que rescataría a los preciados cañones de 105 milímetros. Lo integraban el Subteniente Gómez Centurión, el 1er Teniente Basilio y el Alférez Fabre, también los acompañaban dos Suboficiales con misiles "SAM-7" para efectuar la defensa aérea, por si eran atacados por "Harriers".

Otro helicóptero transportó hacia Puerto Argentino al Teniente Glover derribado en Puerto Howard.

La mañana transcurrió normalmente, sin novedades. En la playa el mar había arrastrado a una gaviota muerta, seguramente el fuerte viento de la noche la había hecho chocar contra las rocas, tomé mi pala lineman y la enterré no muy lejos de allí.

Al regresar tomé otro camino por la playa y encontré una enorme vértebra, posiblemente perteneció a una orca, pensando en mi novia, que le gustan mucho los animales, la lleve a la carpa.

Con Morales subimos a unas rocas para observar la zona, como lo hacíamos siempre, vigilábamos por sectores, mientras comentábamos algo, y otra vez el silbido que se acerca, nos tiramos cuerpo a tierra y a nuestra izquierda aparecieron cuatro "A-4B" en formación, volaban tan bajo que con sus "chorros" levantaban el pasto suelto del turbal; cruzaron el Seno de Choiseul y se perdieron entre los cerros de la otra orilla, mientras el ruido de sus turbinas se apagaban buscando el San Carlos.

Como les vi las bombas y para mantener la sorpresa no informé a la base su pasaje. Eran los "Nenes" del Capitán Carballo (1er Teniente Guadagnini, Teniente Rinke y Alférez Gómez); el autor de "Dios y los Halcones" en el Capítulo 19 relata el pasaje cerca del P.O.A. "Vasco". "...Seguimos dibujando en nuestro vuelo rasante la curvatura de las laderas; de pronto descubrí que estábamos muy cerca de Puerto Darwin, lo que podía ponernos en peligro de ser derribados por nuestros propios y muy certeros artilleros. Hice entonces un rodeo por el este y poniendo luego rumbo oeste me dirigí hacia el Estrecho San Carlos...".

Fue una alegría enorme ver pasar a estos "Halcones" rumbo al combate, me dieron fuerza para seguir luchando, no me sentí solo, ahí pasaron ellos, camaradas de mi Fuerza Aérea.

No los vi volver, porque su ruta de escape fue otra, pero de los cuatro que por mi puesto pasaron uno de ellos no regresó, el 1er Teniente Guadagnini fue derribado, luego de herir mortalmente a la "H.M.S. Antelope", que

al igual que su gemela "Ardent" descansa en el fondo del Estrecho San Carlos.

Durante la noche el operador del radar "Elta" comunicó al puesto comando un movimiento continuo de blancos de poca velocidad a unos 16 km al N.O. de la base.

Otro día finaliza y el rosario es mi compañía en el primer turno de la noche. Afuera escucho cómo el mar bate a las rocas de nuestro acantilado; se mezcla con el bullicio de los nidos de las aves que alegran el día en este puesto de observación.

Lunes 24 de mayo

Durante las horas de la noche, comandos británicos atacaron al puesto "Roca" del Alférez Egurza ubicado en Punta Cantera, milagrosamente eludieron el ataque, comenzando el repliegue hacia la base, ya que todo su equipo fue destruido en la incursión de los comandos.

El día amaneció nublado y muy frío; muy temprano por el equipo escuchamos que Andrés solicitaba apoyo de fuego en el "P.O.A. Hiena", ya que se estaba produciendo un helidesembarco para neutralizar seguramente su puesto y otros que tal vez los ingleses creían que existían en la costa y que tanto "dolores de cabeza" les habían causado.

Desde la base le contestan que pronto su pedido sería satisfecho y se le ordenaba replegar; cumpliendo con lo ordenado Andrés inicia la maniobra.

Permanecieron ocultos en una formación rocosa, mientras los comandos los buscaban afanosamente, inclusive utilizando el Sea King que les sirvió de transporte. Al caer la tarde un Land Rover de la base, los recuperó al ingresar a las primeras líneas del R.I. 12, presentándose luego a la plana mayor de la "Cóndor" para brindar excelentes y precisos informes del movimiento de la vanguardia inglesa luego del desembarco.

También muy temprano, la jefatura de la Fuerza de Tareas Mercedes retomó contacto radial con el "Equipo Güemes". Informó que, habiendo combatido, en su repliegue ha perdido contacto con el Subteniente Reyes y 12 hombres de la sección apoyo. El Equipo "Güemes" se encontraba en Douglas Paddock (30 km al este de San Carlos) y solicitaba su rescate.

Ante los informes de los P.O.A. y de los reconocimientos ofensivos que realizaron los "Pucará", la F.T. Mercedes envió 4 patrullas para explorar y establecer contacto con el enemigo, al norte y noroeste de Prado del Ganso, en Monte Cantera y Osborne.

Mientras tanto el equipo de rescate de los cañones continuó trabajando, el Subteniente Gómez Centurión utilizó un traje de neoprene requisado en el pueblo, se sumergía en las bodegas hasta atar las piezas de los "Oto Melara" a cuerdas para tirarlas hacia la orilla.

Luego en la base a los cañones se los "bañaba" en aceite "Castrol" para efectuarle un rápido mantenimiento; pese al esfuerzo realizado por los

artilleros, una pieza no pudo ser puesta en servicio en razón de los daños que recibió durante el ataque.

El Vicecomodoro Pedrozo, cumpliendo una orden recibida desde Puerto Argentino liberó a las familias Hardcastle y Goss, gerente y capataz de la F.I.C. en Prado del Ganso, éstas vivían con el resto de los habitantes en el ayuntamiento.

Las familias se dirigieron a sus viviendas en Darwin, responsabilizando a la Compañía A del R.I. 12 de su control.

Esta fue una infortunada orden, ya que el señor Hardcastle huyó de su casa días después, informando al comando inglés estacionado en San Carlos, sobre detalles defensivos de la Guarnición Argentina.

Pero recién cerca del mediodía se produjo una importante novedad en mi sector. Nos hallábamos como siempre vigilando en nuestra altura elegida a tal efecto, cuando descubrimos en la orilla opuesta un grupo de 4 ó 6 hombres moviéndose hacia Prado del Ganso. Aparecieron por detrás de unas lomas que terminan en los acantilados de la costa.

De inmediato informé la novedad a la base, solicitando el Oficial de enlace, si individualizábamos sus uniformes y armamentos; mi respuesta fue negativa, debido a la distancia en que se encontraba ese grupo.

Los continuamos vigilando desde otra posición más cubierta, pensando que ellos hicieran lo mismo con nosotros. Por momentos los perdimos de vista, para luego aparecer 1 ó 2 en el mismo lugar.

Al caer la noche "Nido" (Centro de Filtraje) me interrogó sobre los últimos movimientos del grupo, le contestamos que los habíamos perdido de vista.

A las 18:00, en el cementerio de la base se dio sepultura al Cabo Segundo (PNA) Julio Omar Benítez, que falleció valientemente cuando se desempeñaba como apuntador de la ametralladora que defendía al "Río Iguazú".

Como el día siguiente era el cumpleaños de la Patria, teníamos que festejarlo con más fuerza, con mayor entusiasmo, así fue aunque sea difícil de creer, viviendo estas circunstancias, preparé un flan de vainilla "Royal" dentro de un tarro de duraznos, utilizando leche en polvo y calentándolo con varias pastillas de alcohol, es que tal vez nadie imagine lo que significaba para mí esta fecha, en estos días de guerra.

Lo coloqué afuera de la carpa, tapándolo con mi casco y así protegerlo de las lauchas que pululaban en los pastizales; estos roedores nos llegaron a comer aquellas partes transpiradas de nuestro uniforme, por las noches las oíamos caminar por la lona de la carpa, o meterse dentro de nuestras bolsas de dormir para comernos el cuero de los borceguíes.

En un primer momento las detestábamos, luego se nos hicieron familiares tanto como los gansos o el grupo de ovejas que pasaba por el camino del acantilado.

Martes 25 de mayo

Aproximadamente a la 01:00 del nuevo día, informo a la base que por mi puesto navegaba un buque. El puesto comando me tranquilizó confirmando que se trataba de dos propios.

Sí, en realidad eran dos, ya que el transporte interisleño "Monsumen", era remolcado por su similar "Forrest", ya que el primero fue averiado en un ataque aéreo, llevado a cabo frente a la Isla Moteado, próxima a la Isla Bouganville; todo el personal (3 Oficiales, 10 Suboficiales y soldados) y su armamento se puso a disposición del Teniente Coronel Piaggi, por lo que se distribuyó una ametralladora 12,7 mm para la Compañía A y una MAG calibre 7,62 a la Compañía C.

El día amanece despejado y frío con fuertes heladas. A las 08:00, la base fue atacada por una sección de A4-B con cañones y bombas sin causar víctimas. En el último instante, el reconocimiento de las aeronaves posibilitó suspender la apertura de fuego antiaéreo a pesar de que los aviones realizaron un "reempleo". Esta acción no la pudimos observar, ya que los aviones entraron por el Canal San Carlos, seguramente los aviadores argentinos confundieron Prado del Ganso con las instalaciones de San Carlos.

Habíamos terminado de desayunar nuestro "flan del 25", cuando oímos el clásico ruido de un "Bell", con alegría vimos que aterrizaba muy cerca de nuestro puesto. De la máquina bajó el Alférez Blásquez, mientras tanto el helicóptero volvía otra vez a la zona del guardacostas averiado.

El Alférez me informó que debíamos desmantelar el puesto y prepararnos para trasladarnos al puesto "Biguá", ocupado en ese momento por el Alférez Sasone, ya que mi sector sería cubierto por los Alfereces Gazo y Egurza, con una patrulla integrada además de 4 soldados, relevando a los 2 civiles del "M-7", atendiendo a mi informe de movimientos de personal en la otra orilla del Seno de Choiseul.

La base estimó que se trataba de una patrulla de comandos británicos, y no querían que yo corriera igual suerte que los P.O.A.S. de Ruiz de Puente; ordenando la tarea mía a la patrulla de Egurza, que fue helitransportada más al sur del lugar en que yo había observado a los presuntos enemigos.

Muy rápidamente desarmamos la carpa, ordenamos la red y el resto del equipo. helicóptero

El "H[illegible]" llegó a burcarnos, con presteza cargamos lo nuestro; de allí volamos otra vez sobre el canal hacia el "Río Iguazú", ahí tuve la oportunidad de ver a la nave herida de muerte, recostada sobre la banda de estribor.

Muy cerca de ella estaba el equipo de rescate de los cañones, también ellos embarcaron en el helicóptero, nos saludamos con Arnaldo, volábamos con las puertas abiertas, ya que también subieron los Suboficiales que iban armados con los "SAM-7". Transportamos a la base la última pieza recuperada de los "Oto Melara".

Por primera vez con Morales podíamos ver el terreno que nos rodeaba, este vuelo hasta Prado del Ganso nos iba a ser útil, días más adelante, para ubicarnos con exactitud, en esta zona de grandes lagunas, arroyos y turbales.

En el helipuerto nos esperaba el Vicecomodoro Pedrozo, luciendo casco de acero ya que la base había estado en "alerta roja". Acomodamos nuestro equipo muy cerca del "Bell", pues en unas horas volaríamos hacia Lafonia. Luego me dirigí al puesto comando, donde saludé al personal que se encontraba en él, creo que ahí comencé a darme cuenta que muy pronto los ingleses estarían por aquí, que seríamos los primeros en enfrentar a las tropas británicas que se consolidaban en San Carlos.

Me asignaron un soldado más, DANIEL Coronel, un valiente tucumano que había estado operando con el Alférez Egurza en Punta Cantera el día del hundimiento de la "Ardent".

Los dos "Bell" estaban alertas para cumplir con su tarea de rescate, pues no había mejor manera de festejar el cumpleaños de la Patria, que combatiendo a nuestros eternos enemigos, desde mucho antes de 1810. La F.A.S. desde temprano envió sus escuadrones de cazabombarderos al Estrecho San Carlos.

Como novedad, nos fue provista una carpa antártica de baja silueta, con paredes dobles, muy apta para las bajas temperaturas que se hacían sentir en Lafonia, pero por su color naranja no era muy apta para nuestra tarea, también para independizarnos más logísticamente de la base, nos prepararon una batería de 12 voltios con su correspondiente transformador.

Cargamos todo nuestro equipo, saludé al Alférez Blásquez que estaba preparando varios tambores de 200 litros, a los cuales se les encendían materiales inflamables para marcar la zona de la base, ya que los "Canberra" bombardeaban por las noches la cabecera de playa. c/helicóptero

También abordó ~~el "H[redacted]"~~, el 1er Teniente Miranda, uno de los médicos de la "Cóndor", con su equipo de rescate; varias escuadrillas estaban atacando a naves inglesas en San Carlos, según informaba el C.I.C. de Puerto Argentino.

Como era costumbre la máquina tomó un rumbo contrario al que debía adoptar, por lo que tuve oportunidad de observar las posiciones de una compañía del R.I. 12, el personal nos saludaba al sobrevolarlos. Fue la última vez que vi desde el aire a Prado del Ganso, no volvería más a mi querida "B.A.M. Cóndor".

Durante el vuelo en tres oportunidades el C.I.C. nos informaba del vuelo de Harriers, por lo que cambiábamos de rumbo, otras veces nos ocultábamos en los cañadones, volando "peinando los pastos".

Al llegar a "Biguá" recibí las novedades por parte del Alférez Sasone, entre ellas había una interesante, el sobrevuelo de un helicóptero "Wasp" días anteriores, muy cerca del puesto.

Me despedí de él, comentándole lo que había escuchado en el puesto comando, deseándome suerte corrió junto a su soldado hacia el helicóptero que los apuraba.

También no lo volvería a ver hasta terminada la batalla por estas islas que quería cada día más.

De inmediato nos pusimos los tres a mejorar el "Puesto de Observación Biguá"; a la vieja carpa le bajamos su silueta enterrando sus soportes, la utilizamos como carpa depósito de víveres, agua y otros elementos, además sirvió para realizar los turnos nocturnos y aquellos diurnos con meteorología muy desfavorable. A su lado armamos la nueva carpa de silueta más baja que la otra, a las dos las cubrimos con la red, la que plegamos en dos partes para eliminar el color naranja, de la antártica.

En ella colocamos las tres bolsas de dormir, algo de víveres y en la parte de adelante, especie de alero cubierto, acomodamos la batería y el equipo de comunicaciones.

Luego sacamos pastos de lugares distintos, así no modificábamos el lugar y como siempre lo "tejíamos" en la red. Terminada esta tarea observé el refugio desde todos los ángulos para establecer los posibles errores del enmascaramiento.

Como en la bolsa de los víveres nos quedaban las dos últimas latas de jugo de durazno, premié a mis dos ejemplares soldados con ellos por su trabajo, así que en la cena disfrutaron de este "lujo".

El hecho de tener otro soldado más, hacía que distribuyéramos las tareas de observación. Comenzamos esa tarde, en la cena, nuestras charlas llenas de recuerdos familiares y como Coronel había estado en otros puestos, le hacíamos preguntas de sus experiencias en el Canal San Carlos. También aproveché para contarles los últimos acontecimientos, a los que nosotros muchas veces estábamos ajenos, cumpliendo con nuestra tarea, la mayoría de las veces a mucha distancia de los combates u otros acontecimientos bélicos.

Mientras tanto las patrullas del R.I. 12 que ejecutaron misiones de exploración y hostigamiento por el fuego en Rams Gate y en el Monte Osborne no hicieron contacto con el enemigo.

Otra vez como hacía tiempo que no lo vivía, el silencio se apoderó de Lafonia al esconderse el sol, interrumpido solamente por el paso de un grupo de ovejas pastando o buscando refugio para pasar la noche; terminaba así otro 25 de mayo para mi Patria.

Esto me gustaría que lo pusiera en honor al Ten Estevez. Condecorado con la medalla al "Heroico valor en combate", máxima condecoración de la Nación !!

CAPITULO VIII

"EL COMBATE POR EL ISTMO"

Esto también lo escribió Malo en su libro

Sí !! NO

"Los hombres normalmente no se conducirán por los preceptos abstractos de la razón pura. Necesitarán ver su ideal encarnado en un hombre que los incite a seguirlo por la seducción del ejemplo".

Manual del Ejercicio del Mando
(Ejército Argentino)

DEDICADO AL TEN ESTEVEZ DEL RI 25

"En la oscuridad no puedes usar las bayonetas, y además es más difícil tener puntería. Sólo puedes matar gente en este caso si te acercas a la trinchera y tiras un par de granadas y luego los ametrallas, y luego te largas".

Mayor Chris Keeble, segundo al mando de los PARA 2. Mayo 1982

Miércoles 26 de mayo

Amaneció lloviznando, con visibilidad muy reducida.

"...El día 24 de mayo el Comandante de la Agrupación "Litoral", General Omar Parada, de quien dependía la F.T. "Mercedes", impartió, ante la presencia de la cabecera de playa británica en San Carlos, una orden denominada "Defensa" [redacted], que sintéticamente ordenaba al Comandante de la Fuerza de Tareas (R.I. 12) en Darwin, lo siguiente:

1°) Reorganizar el dispositivo de defensa.

2°) Ejecutar con una compañía de infantería fuego de hostigamiento contra efectivos enemigos al norte y noroeste de Darwin.

3°) Negar el acceso al istmo de Darwin.

El concepto de la operación disponía, además, que el escalón de primera línea se estableciese a la entrada del istmo, que se debía enviar avanzadas de exploración hacia el Monte Cantera y el Monte Osborne, y que la operación debía finalizarse el día 27 de mayo. Se trataba evidentemente, de una orden muy difícil de cumplimentar, dadas las realidades que vivía la Guarnición "Darwin".

A las 08:30 hs. del día 26 de mayo, el Comandante de la Agrupación "Litoral" recibió una segunda orden de su superior, denominada "ataque de desarticulación" [redacted], la cual le imponía:

1°) Ratificar lo establecido [redacted] en la orden anterior

Los N° de las órdenes el Tcnl Piaggi Italo las coloca en su libro, Pag 85

37

2°) Ejecutar con una compañía de infantería un ataque a los efectivos británicos en la noche de ese mismo día en las proximidades del Cerro Alberdi, debiendo enviar medios de exploración hacia Puerto Sussex.

3°) De acuerdo con los resultados obtenidos, se procederá a lanzar un segundo ataque en la noche del día 27, complementado con efectivos de exploración.

4°) Las operaciones se realizarían de noche, mientras el resto de los efectivos debía continuar con la preparación de sus posiciones [redacted].

Lejos de contribuir al propósito perseguido, esta orden tuvo un efecto negativo sobre las fuerzas argentinas, al desgastarlas innecesariamente...". "La Guerra Inaudita", página 379.

Para reforzar el apoyo de fuego del R.I. 12, y al no satisfacer el pedido de morteros de 120 mm, el Comandante de la Agrupación "Litoral" ordenó el envío de dos cañones "C o Melara" de 105 mm, pertenecientes a la Batería "A" del Grupo de Artillería Aerotransportado 4.

Los dos cañones fueron llevados en dos "Pumas", arribando a la "Cóndor" aproximadamente a las 12:45 horas. De esta manera la batería contaba con tres cañones en condiciones de tiro, su jefe el Teniente Primero Carlos Chananpa, que también llegó ese día nos relata lo sucedido "...Efectuada mi presentación al jefe del R.I. 12, fui enterado de la situación, se intercambiaron opiniones y acuerdos para la elaboración de la coordinación en el apoyo de fuego...", página 151 del libro "La Artillería Argentina en Malvinas". (X)

En Londres soplaban "aires de derrota", luego de una seguidilla de malas noticias, los políticos necesitaban seguramente una victoria rápida para levantar la moral de la opinión pública y mantenerla de parte del gobierno, al mismo tiempo que acallarían las críticas de la oposición. Y Darwin era la que estaba más próximo.

No importaba que pudiese ser dejado de lado el avance hacia el este y que de esta forma se ahorraran muchas vidas, contrariando así la opinión del Comandante de la Brigada de Comando 3 Brigadier Thompson, de que Darwin se rendiría una vez que Puerto Argentino capitulase.

Los políticos tenían otras urgencias.

El Regimiento 2 de Paracaidistas fue la unidad elegida para la toma de la Guarnición Darwin - Prado del Ganso, con su Segundo Batallón al mando del Teniente Coronel Herbert Jones. pos su Cte en P. Arg

Cumpliendo la orden [redacted] impartida, el jefe del R.I. 12 ordena ejecutar el ataque de desarticulación.

Aproximadamente a las 18:30 hs., el Teniente Primero Chananpa, comenzó a desplazar sus piezas de artillería utilizando un Land Rover, que al

* llamada

(X) MOTTINO RODRIGUEZ H. LA ARTILLERIA ARGENT. EN MALVINAS EDIT CLIO BS AS PAG 151 1984

poco tiempo quedó fuera de servicio, por lo tanto los cañones fueron arrastrados por sus sirvientes en terreno de pésimo estado.

Mientras tanto en Sussex el Segundo Batallón de Paracaidistas, unidad elite, la flor y nata del ejército británico, comandado por el Teniente Coronel "H" Jones iniciaba su marcha hacia Prado del Ganso.

Muy pronto las apacibles colinas de Darwin serían testigos de uno de los combates más encarnizados de la batalla por nuestras islas.

El periodista inglés Max Hastings acompañó al "2 de Paracaidistas" en toda la contienda como corresponsal de guerra; nos relata en su libro "La Batalla por las Malvinas" el inicio del "yomp" a Darwin; "...El 2 de Paracaidistas comenzó su movilización a las 20:00, con la Compañía "D" otra vez a la vanguardia. Las tropas habían dejado sus cargas y sólo marchaban en orden de combate. Pero llevaban alimento para 48 horas (raciones árticas) y una pesadísima provisión de munición suplementaria y equipos, que recaía especialmente sobre la compañía de apoyo y el cuerpo médico. Los ingenieros de reconocimiento del Escuadrón 59, que fueron trasladados por vía aérea hasta Sussex justo a tiempo para unirse al batallón, tenían material heterogéneo prestado por otras unidades. El propio de ellos seguía a bordo de la nave de desembarco "Sir Lancelot", evacuada con una bomba todavía sin explotar en su interior.

Las largas filas de soldados avanzavan tropezando y maldiciendo en las tinieblas entre rocas y matorrales, abriéndose paso entre arroyos y pantanos. "Pero era una noche agradable", afirma el jefe de la Compañía "A". El regimiento prestaba poca atención a los méritos estratégicos del ataque a Prado del Ganso. Lo único que sabían era que por fin tenían una tarea que les permitía salir de Sussex. A dos horas de distancia de Caleta Camilla, comenzaron a caer bombas argentinas al este de la columna. Los cráteres abiertos en la senda que pisaban les demostraban que los argentinos también habían bombardeado allí durante la noche, pero los proyectiles continuaron cayendo muy lejos mientras continuó la marcha...".

Las explosiones que hace referencia el corresponsal de guerra, se trataban de los proyectiles de 105 mm disparados por la Batería "A", en apoyo de fuego, a la compañía que avanzaba.

Máxima alerta en la base y en la F. T. "Mercedes".

La noche se llenó de relámpagos y estruendos, eran las 19:45 horas cuando los "Oto Melara" empezaron a saturar el punto 392.

Era maravilloso escuchar a nuestra artillería, nos sentíamos fuertes, acompañados y protegidos con el estruendo de los cañonazos, que iluminaban el horizonte y su retumbar en los cerros.

Aproximadamente a las 21:00 horas, toda la base quedó iluminada por el lanzamiento de dos bengalas, que caen cerca del radar, aparentemente fueron lanzadas por un avión de gran porte.

El operador del "ELTA", pidió refuerzos, y una patrulla, al mando del Alférez Fabre se desplazó hacia esa zona.

El operador informó al Puesto Comando, que en la pantalla se observaba gran actividad de aeronaves ligeras, constatándose la más próxima a unos 6 km al norte de la base.

De pronto escuché que Andrés, desde el puesto "M-7" informaba sobre la presencia de una nave en el Choiseul, que navegaba rumbo a Prado del Ganso; el comando de la F. T., le pregunta si se "animaba" a reglar el tiro de los "Oto Melara". Ante la respuesta afirmativa, uno de los cañones comenzó a disparar al máximo de su alcance, levantando surtidores de agua, haciendo detener a la nave, que comenzó a retroceder ya que no tenía campo de maniobras; mientras tanto los otros dos cañones continuaban disparando en fuego de apoyo.

Cuando habían transcurrido los primeros 30 minutos del nuevo día, la batería se replegó al pueblo para el mantenimiento de las piezas.

Jueves 27 de mayo

A las 04:00 horas la F. T. Mercedes recibió la orden del Comando "Litoral", para reconocer Saladero y Rincón Jeguada (18 km al S.E.) para localizar al buque "Uganda" (transporte-hospital) de la Task Force. En caso positivo, el jefe de la patrulla debía reconocer si su objetivo era recuperar heridos o desembarcar tropas, si ocurría lo último informaría al Puesto Comando de la F. T. "Mercedes".

La patrulla integrada por parte del personal de la plana mayor del R.I. 12 salió helitransportada con las primeras luces del día.

A las 05:00 horas la Compañía "A" al cumplir con su misión de ataque al norte, completó su repliegue. A pesar de haber alcanzado "Camilla Creek" no entró en contacto con el enemigo. Se informó al "Comando Litoral" de este resultado. El personal de la Compañía "A" se encontraba agotado, pasando al descanso en sus posiciones.

A esa hora el Teniente Primero Chananpa nuevamente adelantó su batería para cumplir nuevas misiones de apoyo de fuego si fuera necesario a la Compañía "A". Se ordenó el adelantamiento de la Sección de Exploración de la Compañía "A", la que luego del descanso adelantó las avanzadas de combate a la zona de Low Pass - Burnside House.

A las 06:20 las cuatro compañías del "PARA 2" llegaron a Camilla Creek o Caleta Camilla. "H" ordenó que todo el batallón excepto la guardia se alojara en los edificios durante el resto de la noche. Es así como todos los hombres se hecharon en los cuartos y corredores de la casa abandonada y los refugios aledaños que formaban el asentamiento de Caleta Camilla, dormitando y temblando de frío por la carencia de bolsas de dormir y frazadas.

Durante el descanso del batallón, los encargados de escuchar el Servicio Mundial de Noticias de la BBC oyeron a un locutor informar al público sobre la presencia del 2 de Paracaidistas, a 8 kilómetros de Darwin. Así lo vivió Max Hastings "...El batallón y su teniente Coronel, más que nadie, se

asombraron primero y luego se enfurecieron. Jones ordenó de inmediato que el batallón se despegara y cavara trincheras en una amplia área de defensa a fin de enfrentar el ataque aéreo o de artillería que parecía inevitable. "H" formuló ante Robert Fox, corresponsal de la BBC que acompañaba a la unidad su después famosa amenaza de querellar al Secretario de Estado de Defensa, si alguno de sus hombres moría en la batalla que iba a empeñarse...".

Pero para suerte de los ingleses ningún integrante de la Guarnición Argentina escuchó a esa hora el Servicio Mundial de Noticias de la BBC de Londres.

Antes de continuar con la cronología de las acciones de este día, explicaré cómo la Fuerza de Tareas "Mercedes" y la "B.A.M. Cóndor" se aprestaban para el combate final.

Siendo las 08:00 horas, las fuerzas terrestres argentinas acantonadas en el Istmo de Darwin estaban formadas por la llamada Fuerza de Tareas "Mercedes", al mando del Teniente Coronel Italo Piaggi, quien en la orgánica de paz se desempeñaba como jefe del R.I. 12 con asiento en Mercedes, provincia de Corrientes.

La Fuerza de Tareas se integraba con las siguientes unidades:

- Regimiento de Infantería 12..... 439 hombres.
- Compañía C del Regimiento de Infantería 25(-)..... 78 "
- Elementos de la Compañía de Ingenieros 9..... 11 "
- Batería A del Grupo de Artillería Aerotransportado 4.... 45 "
- 3a. Sección del Grupo de Artillería de Defensa Antiaérea (bajo Comando Operaciones de la "B.A.M. Cóndor")..... 33 "
- 3a. Sección de Tiradores de la Compañía C del R. I. 8.... 37 "

Total..... 643 hombres

La Compañía C del R.I. 25, había segregado de sus efectivos al Equipo de Combate "Güemes", que fuera trasladado a San Carlos el día 16 de mayo y recuperado el día 26 de mayo, en Puerto Argentino. Fue trasladado a Prado del Ganso el día 28 de mayo en la mañana (10:30 horas), sumando 44 hombres al total mencionado.

La situación psicofísica de la F. T. "Mercedes" distaba de ser la óptima, ya que a los contratiempos sufridos por sus efectivos en la etapa de despliegue, se había ido sumando el desgaste natural producido por las malas condiciones ambientales, que obligaron a la Unidad (R.I. 12) a estar sometida a la falta de comodidades básicas durante un período de tiempo excesivamente prolongado, todo ello agravado por un cuadro de desnutrición generalizado, debido a la falta de una distribución adecuada de los víveres disponibles en las islas; además de los efectivos segregados del R.I. 12 había [illegible] hombres internados.

De sus medios orgánicos, merecen destacarse las siguientes falencias:

La mayor parte de su material pesado no fue recibido, ya que quedó en las bodegas del buque ELMA "Córdoba" en Puerto Deseado. Sus armas disponibles de apoyo de fuego eran las siguientes:

- 3 morteros de 81 mm y 180 proyectiles.
- 2 cañones sin retroceso de 105 mm y 60 proyectiles (sin aparato de puntería).
- 1 mortero de 120 mm y 54 proyectiles.
- 3 cañones "Oto Melara" de 105 mm y 2.500 proyectiles.
- 2 cañones bitubos de 35 mm de defensa antiaérea.
- 1 ametralladora de 12.7 mm montada en un "Land Rover" requisado.
- 7 ametralladoras MAG calibre 7,62 mm.

La Compañía "B" del R.I. 12 (132 hombres) se hallaba emplazada en el Monte Dos Hermanas afectada a la seguridad de los medios aéreos del Batallón de Aviación del Ejército 601. Luego de iniciado el combate fue transportada en helicóptero el día 28 al caer la noche, cuando la situación estaba definida.

No pudo participar en la lucha.

La Compañía "C" del R.I. 12 estaba compuesta por personal de cuadros no orgánicos, con soldados movilizados y poco adiestrados, y su única arma de apoyo era una ametralladora MAG.

La Compañía de Servicios del R.I. 12 sólo contaba con una fracción de sus efectivos, ya que el resto permanecía en Puerto Deseado y Comodoro Rivadavia, contribuyendo en las tareas de despachar material del Regimiento en los aviones "C-130" del puente aéreo.

El dispositivo táctico adoptado por la Fuerza de Tareas se basaba en un despliegue en profundidad de sus efectivos, con su centro de gravedad en el establecimiento de Prado del Ganso, frente al cual se hallaban las instalaciones de la "B.A.M. Cóndor". La extensión del dispositivo era de 9 km, e inicialmente había sido organizado para enfrentar un ataque del oeste (Brazo Brenton) con una extensión de 5 km.

Las primeras posiciones defensivas fueron colocadas al norte del istmo, próximas a la desembocadura del Arroyo Cerritos, zona desde la cual, con seguridad, provendría el ataque enemigo.Pertenecían a la Compañía "A" del R.I. 12, que ubicó sus subunidades frente a la desembocadura del Arroyo Camilla.

La Compañía "C" del R.I. 12, fue acantonada en el extremo sur del dispositivo habiéndose colocado trampas explosivas y campos minados a lo largo del istmo, empleando para ello minas y bombas de aviación de 125 kg y detonadores eléctricos. La sección perteneciente al Regimiento de Infantería 8 se ubicó en las ruinas del Cerro Boca (Boca House, en la topografía

británica), junto con personal de los servicios (equivalente a dos secciones de tiradores).

Las posiciones que ocupaban no se hallaban debidamente preparadas, dado el escaso tiempo transcurrido desde su instalación. La falta de provisión de pala individual no pudo ser resuelta. En su oportunidad, con medios de la Unidad se adquirieron palas de puntear de uso civil, una por sección.

Las misiones semindependientes, patrullas, por ejemplo, debían cumplirse sin cartografía o con un calco precario de la zona de interés, hecho en el único juego disponible en la jefatura.

Los enlaces de comunicaciones entre las fracciones y sus comandos naturales, eran deficientes, ya que parte de los equipos habían quedado en el continente.

Las carencias de orden material y físico habían llevado a la Fuerza de Tareas a un estado anímico indeseable, al cual contribuyó el esfuerzo realizado en la noche del 26/27 de mayo, al recibir órdenes que modificaron su dispositivo original, obligándola a un redespliegue de sus posiciones y a un esfuerzo agotador e innecesario.

El nivel de instrucción de la clase 63 era deficiente. Había cumplido 45 días, el subperíodo básico exclusivamente. El personal del R.I. 25 distaba en mucho al del R.I. 12 en lo que respecta a la instrucción militar de sus soldados y cuadros intermedios; como lo expresé anteriormente, serán para mí el verdadero ejemplo del soldado que integra mi Ejército Argentino.

Debe agregarse la condición del terreno (con obras de fortificación inundadas), desequilibrio en la potencia de fuego con el enemigo, la información que le proporcionó Hardcastle exfiltrado de nuestro dispositivo a partir del 22 de mayo, la prolongación indecisa de las operaciones y la presión psicológica ininterrumpida (alarmas, ataques, bombardeos aéreos y navales) sin posibilidad de respuesta propia, salvo los elementos antiaéreos. El promedio de pérdida de peso, por desnutrición, era de 8 kg por soldado.

La ineptitud de sus hombres para enfrentar a la flor y nata del Ejército Británico, no podía ser más notoria. Una larga cadena de hechos y circunstancias desgraciadas había llevado a esos hombres hacia una encrucijada trágica.

De esta forma, el Ejército Argentino se aprestaba a librar su primera batalla del siglo contra un enemigo altamente profesionalizado.

Los efectivos de la Fuerza Aérea que acompañarían a su fuerza hermana en este combate, contaban con un total de 202 hombres para atender las necesidades y servicios de la "B.A.M. Cóndor", no computables como personal combatiente de efectivos terrestres.

La seguridad y defensa de las instalaciones de la base, estaba asignada a una Compañía de Defensa (E.A.M.) que contaba con:

- 2 secciones de tiradores.

- 1 sección apoyo, armada con: 4 ametralladoras MAG - 2 morteros de 81 mm.

La defensa antiaérea estaba organizada en:

- Una batería de cañones "Rheinmetal" de 20 mm (6 piezas).
- Un radar "Elta".
- Dos lanzadores de misiles "SAM-7", "Strela 2D", con 4 misiles cada uno.

Con las coheteras de los aviones "Pucará", se improvisaron dos lanzadores de cohetes para ser utilizados como artillería de saturación, uno fijo, y otro móvil, este último montado en uno de los tractores "Ford"; también con las ametralladoras 7,62 mm de los aviones averiados se establecieron verdaderas líneas de fuego con este armamento, accionadas eléctricamente con baterías, todo este despliegue de armamento era atendido por personal de la 3a. Brigada Aérea.

Completaban los efectivos, un Escuadrón Servicios, y los Escuadrones Aéreos (Helicópteros y Pucará).

Ahora analizaré la situación de nuestro enemigo, basándome en testimonios obtenidos del libro "No Picnic", escrito por el Brigadier Julian Thompson, Comandante de la Brigada de Comando 3 (páginas 83 y 93) y del corresponsal de guerra Max Hastings, quien acompañó al 2 de Paracaidistas hasta el final de la batalla, vertidos en su libro "La Batalla por las Malvinas" (páginas 255 al 273).

"Cuando el Brigadier Julian Thompson seleccionó la Unidad que debería realizar el raíd hacia el istmo de Darwin, no lo hizo al azar. Si los políticos en Londres consideraban imprescindible una rápida victoria, no se podía correr riesgo alguno. Sólo le quedaba una incógnita: si enviar uno o dos batallones. Se decidió sólo por uno, ya que no hubiese sido posible apoyar logísticamente en forma eficiente a dos Unidades combatiendo en forma simultánea, dadas las limitaciones presentes en esos momentos."

Al iniciarse el conflicto del Atlántico Sur, el 2do. Batallón se hallaba listo para ser trasladado a Belice por un período de 6 meses. En lugar de ello, fue enviado a las Islas Malvinas.

"Las unidades de paracaidistas no siempre han sido muy populares en el Ejército Británico, aunque gozan de un merecido respeto. Se les reprocha ser tercos y poco racionales para el combate, pero el valor de una unidad que jamás pregunta "cómo" sino "qué" hacer, se hace evidente cuando la gravedad de un problema que debe ser resuelto exime de emplear el tacto, la diplomacia o el raciocinio, y requiere en cambio una acción frontal, contundente e irreflexiva.

"Los dos batallones desplegados a las Islas Malvinas —el 2do. al mando del Teniente Coronel Herbert Jones, y el 3ro. al mando del Teniente Coronel

Me gustaría, porque los pinta a los boinas negras británicos, así con ellos. !! ¡¡DUROS !!

Hew Pike— constituyen las unidades más profesionalizadas del Ejército Británico; están educadas militarmente en la filosofía de que nada es imposible para ellas, y de que el elemento clave de una Unidad en el campo de batalla es su capacidad para generar violencia.

Su armamento, compuesto por las más modernas armas automáticas —entre éstas los lanzadores de granadas americanos M-79— cubría en forma balanceada una gran densidad de fuego y en forma simultánea le posibilitaba llevar a cabo una amplia gama de misiones. Duplicaron el número de ametralladoras MAG calibre 7,62 mm, 56 en total.

El 2do. Batallón empleó sus últimos días en Gran Bretaña —previos a embarcarse en el "Norland"— en desarrollar un ejercicio y en prepararse intensamente para el combate. Su jefe era una hombre apasionado por su profesión, de temperamento rápido, intransigente con la ineficiencia, y un auténtico líder para sus subalternos. La forma en que hallaría la muerte en el combate para retomar Darwin, revelan su personalidad, valor y profesionalismo mejor que cualquier descripción que se intente hacer de sus virtudes.

Un batallón británico de infantería se compone de 600 hombres, organizados normalmente en una compañía central y cuatro compañías de fusileros denominadas A, B, C y D. Cada compañía —unos 120 hombres— consta de tres pelotones de 30 hombres cada uno y un comando. Cada pelotón se divide en tres secciones de fusileros de 8 hombres cada una y un comando. Existe además una compañía de apoyo compuesta por pelotones a cargo de armas antitanques, morteros y ametralladoras. Cada batallón está mandado por un Teniente Coronel; las compañías responden a órdenes de un Mayor, los pelotones a un Teniente, las secciones a Cabos o Cabos Dragoneantes.

Los batallones británicos se diferencian de los regimientos argentinos, en que éstos poseen sólo 3 compañías, es decir, que poseen una estructura aproximadamente similar, exceptuando ese detalle, y una mejor dotación de armas pesadas y automáticas en las Unidades argentinas, es decir que éstas poseen menor poder de fuego.

Para su ataque a la Guarnición Argentina, el 2do. Batallón ciertamente contaría, además de sus unidades orgánicas, con los siguientes refuerzos:

- El Escuadrón 59 de Ingenieros de Comandos (tropas de reconocimiento).
- 3 cañones de 105 mm de la Batería 8 de Artillería Real con 320 proyectiles cada uno. A partir del 28 de mayo, se sumarían otros 3 cañones.
- Un Destacamento de Defensa Aérea de Artillería Real (misiles "Blow-Pipe") de la Brigada de Comandos 3.

Señor estas no son transcripciones (pag 80-81-82 son un comentario mio al analizar los dos libros que cito en la pag 80 X (A)

- Destacamento del Regimiento 32 de Armas Guiadas de Artillería Real (misiles "Milan").
- Escuadrón Aéreo de la Brigada de Comandos 3 (helicópteros "Gazelle" y "Scout".
- Compañía "J" del Batallón 42 de Infantería de Marina Real (a partir del 28 de mayo).

Contaría, además, con apoyo aéreo brindado por el Escuadrón GR-3 "Harrier" del PAL "Hermes" y del Escuadrón Aéreo de la Brigada de Comandos 3 (helicópteros "Sea King"), y con el apoyo de fuego naval brindado por la fragata HMS "Arrow", que por sí sola equivalía a toda una batería de cañones de 105 mm (6 cañones).

Como puede apreciarse, se trataba de una fuerza de considerable magnitud y si bien numéricamente similar a la F.T. "Mercedes", su capacidad de fuego y de maniobra eran sensiblemente superiores a los de la Unidad argentina.

Un requerimiento del Teniente Coronel Jones de que se sumasen a estos refuerzos, los "Volvo" de doble tracción, para mover las armas pesadas del batallón y de algunas unidades blindadas de los "Blue and Royals" le fue negado, en razón de que se trataba de un terreno sumamente dificultoso para los vehículos a oruga —tanques livianos "Scorpion" y "Scimitar"— y del poco combustible disponible para ellos, ya que el vital fluido había sido en gran parte arrojado al mar por el buque que lo transportaba —el "Sir Lancelot"— al ser alcanzado el 25 de mayo por una bomba lanzada por los aviones de la F.A.S. y que no explotara.

La información de inteligencia le fue suministrada al Teniente Coronel Jones por las unidades del S.A.S., que habían rastrillado el área y recolectado información desde una semana antes del desembarco. Por añadidura, el día 23 de mayo desapareció de Darwin el gerente general de la Falkland Island Company en la zona, señor Brooke Hardcastle, existiendo la seguridad de que suministró a las fuerzas británicas información detallada de las posiciones argentinas.

El estado psíquico de los paracaidistas británicos era de gran impaciencia por iniciar cuanto antes la acción. Su prolongada inactividad, primero a bordo, luego en las posiciones de los cerros Sussex, al sur de la Bahía de San Carlos, los había sometido al desgaste propio de las malas condiciones ambientales por las que sufrieron más de 20 bajas producidas por la humedad y frío del lugar, con el denominado "pie de trinchera", tan largamente conocido por las tropas argentinas, sometidas a toda clase de privaciones y a una espera mucho más prolongada en sus posiciones.

Al recibir la orden de iniciar la marcha, su moral era elevada, se hallaban bien equipados y adiestrados, y se sentían confortados por el hecho de estar haciendo algo importante que involucraba acción.

Continuando con las acciones de este día que amaneció con cielo cubierto, una persistente llovizna era arrastrada por nuestro viejo amigo viento sur. Los P.O.A. "M-7" y "Biguá" informaban en las primeras luces de la mañana que sus respectivas zonas estaban en calma.

La sección de exploración de la Compañía "A" al mando del Teniente Carlos Morales, que se conducía en el "Land Rover" con la ametralladora 12,7 mm, a las 10:00 hs. estaba desplegada 5 km al norte de las primeras líneas. El jefe de Sección informó no haber entrado en contacto con el enemigo continuando la exploración.

Aproximadamente a las 11:30 hs., 11:50 hs. y 15:30 hs. se produjeron tres ataques aéreos sobre las posiciones de la Compañía "A", la batería de cañones "Oto Melara" y de la Base Aérea. Las "P.A.C." de "Harrier" GR3 de la R.A.F. aparecieron desde tres direcciones distintas utilizando cañones, bombas de "cola frenada" y "Belugas", no causando bajas entre el personal de la Guarnición Argentina.

La causa de la poca efectividad de estos ataques aéreos preparatorios al avance terrestre de los paracaidistas, fue el certero y nutrido fuego de los cañones de 35 y 20 mm de nuestra artillería antiaérea, como así también de los "SAM-7" de los cuales se lanzaron dos misiles.

Los "fierros" (indicativos de las piezas de artillería antiaérea) de la "Cóndor" derribaron al "Harrier" GR3, perteneciente al 3er. Escuadrón de la R.A.F., matrícula XZ 988, comandado por el Comandante de Escuadrón Bob Iveson.

El "Harrier" al ser tocado por los proyectiles se estremeció todo, apareciendo una tenue línea de humo blanco de su fuselaje. El piloto dio potencia y trató de ganar altura para salir fuera del alcance de las mortíferas ráfagas de los cañones, pero para asombro de los tres integrantes del P.O.A. "Biguá", estalló en altura, fue algo espectacular por lo sorpresivo y por la magnitud de la explosión, el cielo de Lafonia se llenó de fuego y estruendo. Una alegría inmensa brotó en mí, cuando descubrí que el piloto inglés había podido eyectarse salvando su vida. Seguí la trayectoria del paracaídas hasta perderlo detrás de unas colinas, informé la novedad a la base; Iveson se encontraría a unos 7 km al S.O. de la "Cóndor".

El historiador en aviación español, Salvador Mafé Huertas, autor del libro "Testigo de Batallas", en la página 225 comenta el derribo de esta forma "...Los "Harrier" GR3 (Sqn. Ldr. Iveson y Flt. Lt. Hare) atacan Goose Green, el primero –XZ 988– es derribado mientras realizaba la tercera pasada con fuego de 35 mm, eyectándose 40 segundos después de ser alcanzado a 400 nudos de velocidad, cayendo tras las líneas argentinas, lograría evitar ser capturado hasta que tres días después sería rescatado por un helicóptero "Gazelle" de los Royal Marines...".

El autor argentino Horacio Rodríguez Motino en su libro "La Artillería Argentina en Malvinas" comparte con el colega español, que el derribo

42

fue causa del fuego de los "Oerlikon" de 35 mm.

Rolando L. Alano, en su artículo " ¡Santa Bárbara, qué debut!", aparecido en la revista "Aeroespacio" N° 433 de mayo-junio de 1983, nos brinda su opinión al respecto "...El 27 en momentos de gran tensión por la proximidad de las primeras avanzadas británicas al área de despliegue de la A.A., se registró un nuevo ataque aéreo poco después del mediodía.

Se dispararon dos "Strela" con resultado incierto, y a las 15:30 hs. volvieron los "Harrier" para batir posiciones del Ejército Argentino que trababan el avance de los paracaidistas del B.PAR.2 inglés.

Los aviones hicieron una doble corrida de ataque y en la segunda oportunidad dos de ellos fueron recibidos por el fuego cruzado de todos los "Rheinmetall" de 20 mm. El resultado fue letal para los agresores, pues uno se incendió en el aire y se estrelló a unos 5 km de la "B.A.M. Cóndor", y el otro se alejó dificultosamente hasta que se oyó una violenta explosión detrás de una colina hasta donde había logrado volar...".

La explosión que hace referencia el autor, no la observé, pues como manifesté más arriba me dediqué a informar a la base sobre la suerte corrida por el primer "Harrier".

A las 14:45 hs. aproximadamente el Teniente Morales con su sección de exploración integrada por 5 hombres fue rodeada por la vanguardia del 2 de Paracaidistas, apoyada por un helicóptero "Gazelle". Tras un corto combate, al sur de Caleta Camilla, al hallarse flanqueado por efectivos superiores y tras sufrir dos de sus hombres heridas de consideración, el jefe de la sección se rindió a las tropas británicas, del equipo HQ. TAC. de Jones.

El ruido del combate alertó a las posiciones de la Compañía "A"; alerta máxima, la tensión y la ansiedad se adueñaba del personal que veía eminente el combate; aquél juramento de soldado de ¡Defender su bandera hasta perder la vida!, llegaría a ser una realidad; nuestro Ejército otra vez entraría en combate, como en los albores de la Patria.

Se desenfundaban los tubos de los morteros y se preparaba la munición, se revisaban las zonas de fuego de las MAG; el personal de cuadros de la compañía alentaban a sus soldados, preparándolos para la acción.

Paralelamente en el Establecimiento Camilla a las 16:00 hs, sombríos pero confiados los Oficiales del 2 de Paracaidistas formaron un semicírculo alrededor de su Teniente Coronel a fin de escuchar las órdenes que éste impartiría para la batalla. "H" describió su plan como de 6 fases nocturnas-diurnas, silenciosas, ruidosas, para la captura de la Guarnición Argentina.

Los británicos habían planeado adelantar la Compañía "C" de patrullaje para ir preparando el terreno hacia el sur a efectos de que el resto del batallón pudiera ser desplegado en esa dirección. El plan consistía en realizar un avance con las Compañías "A" y "B" por el istmo a través de las posiciones argentinas, una por el este y la otra por el oeste. La Compañía "D" avanzaría luego por detrás de la Compañía "B", para sobrepasarla y avanzar

en su lugar, en la parte oeste del istmo, para ser sobrepasada a su vez antes del ataque a las posiciones argentinas. (Fig 2)

"H" decidió escalonar los ataques de modo que en cada acción de la parte inicial de la lucha hubiera tres veces más atacantes que defensores. La esencia de su estrategia era mantener el empuje del ataque. Los paracaidistas tendrían que moverse rápidamente y mantener una gran intensidad de fuego.

En el plan de ataque había una suerte de relevo mutuo que permitía a las subunidades mantenerse alternativamente en descanso, sin detener el avance.

El ataque se completaría tomando las posiciones de las defensas en combate nocturno, mientras que las tropas ubicadas en los establecimientos del lugar lo serían durante el día, para evitar bajas civiles innecesarias. El día 28 a la mañana, la operación debía estar concluida. Jones prometió a sus hombres que el desayuno lo tomarían en Prado del Ganso, celebrando la victoria.

"H" resolvió controlar la operación desde el frente. La oscuridad y la falta de información sobre el terreno y las posiciones enemigas le hacían imprescindible estar allí para poder reaccionar rápidamente entre los cambios de ritmo de la lucha y para minimizar las confusiones que inevitablemente produciría una cadena de mando convencional detrás de las líneas. Dejó en la retaguardia un cuartel general táctico duplicado al mando del Mayor Keeble para reemplazarlo si él fuera muerto.

Al caer la tarde el Vicecomodoro Pedrozo ordenó que la sección del Teniente Darío Rosas defienda la costa oeste, al otro lado del caserío, ubicando sus posiciones de tiradores próximos a los corrales, manteniendo a la sección del Teniente Alfredo Bustillo sobre la costa este y, al costado sur del campo de aterrizaje, manteniendo las avanzadas de la Compañía de Defensa, cercanas al hipódromo, al mando del S.A. Gutiérrez.

Al mismo tiempo la Sección Apoyo de la Compañía "A" del R.I. 12, al mando del Subteniente Marcelo Colombo comenzó a ejecutar fuego sobre las principales avenidas de aproximación.

El cañón de 105 mm apuntado por el ánima de su tubo porque no tiene aparato de puntería, disparó en profundidad en dirección al Monte Sussex. Al estruendo del "Czekalski" de 105 mm se le sumaban un mortero de 120 mm y dos 81 mm.

Por el resto de las horas diurnas la Compañía "A" sigue sin hacer contacto con el enemigo, al igual el resto de la sección de exploración que se encontraba acantonada en la Casa Quemada, al norte del istmo.

En la oscuridad helicópteros del Escuadrón 846 bajaron 3 cañones de 105 mm pertenecientes a la Batería 8 del Regimiento 29 de Artillería Real con su munición, situándolos entre los arroyos Cerritos y Camilla.

El Teniente Mark Waring, a cargo de la posición de artillería sólo contaba con 12 vuelos de Sea King para trasladar la sección de cañones y la

(Colocar esto) A CARGO del Ten MARK WARING (Porque tiene relación + adelante)

munición en una infinitamente peligrosa operación de vuelo nocturno. Como efecto de los informes sobre refuerzos en la Guarnición Argentina, Waring "obtuvo" "algunos" cajones de municiones adicionales.

En el valle, encerrado por los dos arroyos, donde en ese momento se estaban acumulando los cañones, la tropa trabajó toda la noche reforzando las defensas, tendiendo redes de camuflaje y preparando la munición. Mucho dependería de los artilleros cuando amaneciera.

A las 21:00 hs., la Compañía "C" del PARA 2 comenzó a avanzar bajo una lluvia intermitente. El 2 de Paracaidistas, había sido llamado a librar la primera batalla crítica de la campaña de las Malvinas, la más cruenta para todos los historiadores de este conflicto, era en realidad la primera acción del Ejército Británico contra un enemigo mayor desde la Guerra de Corea. Cada generación de paracaidistas hereda el ansia de demostrar que sus hombres pueden reiterar la hazaña de Arnhem, la hazaña de "ese puente demasiado lejos".

Durante las siguientes 3 horas, probaron cautelosamente la senda, guiados por ingenieros del Escuadrón 59 que cargaban con algunas de las responsabilidades más peligrosas y menos envidiables de la fuerza de desembarco. Hundidos hasta la cintura en los arroyos, rodeados de tiniebla, comprobaron que los tres puentes entre Caleta Camilla y la línea de avanzada no estaban minados, para después, temblando de frío esperar a que llegaran las compañías de asalto. El resto del batallón se movilizó a las 10:00 de la noche, después de probar sus armas.

Un fogonazo luminoso en el cielo por el oeste, seguido por el estampido del cañón de 4,5 pulgadas de la fragata "HMS Arrow", avisó a las tres compañías (A - B y D) que eran las 22:00 hs. local y de que la batalla de "Goose Green" había empezado para ellos.

Aproximadamente a las 22:30 hs. el Teniente Primero Chanampa replegó sus cañones "Oto Melara" más hacia el sur, a sus posiciones primarias cercanas al antiguo puesto comando de la "Cóndor".

El viejo "Land Rover" azul, cargado al máximo con cajones de proyectiles y con un "Oto" atrás, traquetea por el barro pastoso del camino, el personal de cada pieza acompañaba al vehículo caminando a su lado. La fría lluvia arremolinada por el viento hacía más difícil la tarea de nuestros artilleros, que cantaban e insultaban, en voz alta al inglés invasor, para darse ánimo. Distaba mucho este desplazamiento de nuestra artillería, al que horas más adelante había realizado el enemigo.

Cuando las tres bocas estuvieron listas y apuntadas al norte, tronaron al mismo tiempo vomitando el acero argentino hacia la profundidad de la noche austral.

La Compañía "A" y las posiciones de la Compañía "C" del R.I. 8 estaban siendo castigadas por el cañón de la "HMS Arrow", nuestros artilleros hacían sentir su presencia "golpeando" Paso El Bajo, el famoso Punto

402. Desde nuestro puesto de observación, que estaba ubicado en una elevación, por lo que el istmo se asemejaba a un valle, el espectáculo era grandioso, recordaba a las películas o fotografías de los combates nocturnos de la Segunda Guerra, el horizonte relampagueaba y luego el estruendo de la explosión en el terreno, la tierra temblaba, seguido de esto escuchábamos el eco en los cerros; todo esto había que multiplicarlo por 8 ó 10, ya que por entonces los cañones del Teniente Waring se sumaron a la "Arrow" y comenzaron a disparar apoyando a las compañías que pronto iniciarían el ataque.

El retumbar de los cañonazos era tan grande que se asemejaba por momentos a un terremoto, desde nuestro puesto oíamos cómo los perros ovejeros ladraban incesantemente desde sus caniles ubicados en las últimas edificaciones del caserío de Prado del Ganso, las ovejas corrían en grupos por el terreno asustadas, resoplando, nosotros teníamos miedo que una estampida de los ovinos terminara con nuestros refugios. Esa noche ninguno habló de descansar, todos estábamos atentos, sentados en la carpa de alimentos con el FAL listo. Los dos P.O.A. daban a la "Cóndor" la tranquilidad que sus zonas estaban sin novedad; a pesar que continuaba el incendio de la turba producto de la caída del "Harrier" GR3, explotando esporádicamente alguna munición de 30 mm que alimenta al cañón "Aden" de las máquinas británicas.

Viernes 28 de mayo

Continuaba lloviendo, acompañado por fuertes ráfagas de viento.

A las 23:05 hs., la Compañía "A" del PARA 2 al mando del Mayor Dair Farrar - Hockley cruzó la línea de avanzada con la clásica formación de infantería, dos pelotones adelante y uno atrás. Los ecos del apoyo de fuego que les daba la artillería resonaban en la noche a medida que avanzaban hacia su primer objetivo, Casa Quemada, ocupada por las primeras posiciones de la Compañía "A" del R.I. 12.

Luego de un intercambio de fuego, la posición fue abandonada por los argentinos, que dejaron dos muertos en el lugar, mientras los efectivos británicos la ocupaban. Por su parte, la Compañía "B" británica a poco de iniciar su avance debió reducir un nido de ametralladoras argentinas. Los efectivos de la sección de exploración y de las avanzadas de combate de la Compañía "A" se habían desplazado cubriendo su retirada con el fuego, retrocediendo hacia las posiciones de la Compañía "A" de los defensores bajo fuerte presión del enemigo. Ello hizo que el repliegue no se realizara por los lugares previamente convenidos, generando en las tropas argentinas notables confusiones, ya que los efectivos que se encontraban en la primera línea, ignorando lo que ocurría, abandonaban sus puestos y se unían a las fracciones que retrocedían.

A pesar de ello la compañía "A" a cargo del Teniente Primero Antonio Manresa combatía duramente.

La artillería, morteros 81 y el mortero 120, disparaban sobre la retaguardia del ataque, pero sin eficacia, ya que carecían de aparatos de puntería nocturna.

La falta de comunicaciones internas impedía transmitir pedidos y hacer una eficaz dirección de los fuegos, que quedaba a cargo del criterio del jefe de sección, que sólo manejaba información confusa de la situación.

Los hombres de la Compañía "B" de paracaidistas al mando del Mayor John Crosland iniciaron una larga fase que el batallón llamaba "pelea de zanjas" —mantenerse rumbo al sur siguiendo la brújula y limpiando línea tras línea las posiciones enemigas—.

Era una batalla para secciones de comandos, que requería rapidez, ferocidad e iniciativa de grupos pequeños. El 2 de Paracaidistas sabía hacerlo "...Sin embargo todo el ataque se produjo con retraso con respecto a lo previsto, debido a la feroz resistencia argentina, a las dificultades de orientación y a la escasa visibilidad. En consecuencia, "H" insistió en que la Compañía "D" siguiera adelante lo más rápidamente posible. La Compañía "D" comenzó a avanzar, cuando, repentinamente, empezó a recibir un fuego intensivo de su derecha. El puesto de mando del batallón también estaba en la línea de fuego por lo que se cubrió lo mejor que pudo en las ondulaciones del terreno..." (de la revista Cuerpos de Elite, N° 5, Sudamericana - Planeta).

Mientras la Compañía de Crosland se enfrentaba a la Compañía "A" del R.I. 12, la fragata "HMS Arrow", responsable de casi todo el apoyo artillero, informaba por radio al puesto de mando del batallón que su cañón de 4,5 pulgadas se había averiado. El único apoyo artillero que le quedaba a "H" procedía de los cañones ligeros de 105 mm y de los morteros montados en la estancia Camilla. Fue notable cómo disminuyó la presión del enemigo, en lo que respecta al apoyo de fuego.

Los hombres de la Compañía "A" británica habían confiado mucho en la potencia de fuego de la fragata, y para facilitar su avance se habían desprendido de sus morteros de 2 pulgadas —"error que nunca volveré a cometer...", comenta el Mayor Dair Farrar— Hockley en el libro "La Batalla por las Malvinas".

Aproximadamente a las 02:50 hs., el jefe de la Compañía "A" del R.I. 12 comprobó que el sector oeste de su dispositivo había cedido por lo que dirigió sus efectivos para recuperarlo, lo cual logró luchando duramente.

Sin embargo, 30 minutos más tarde, esa ala cedió nuevamente ante la presión británica y la compañía inició un repliegue hacia posiciones de retaguardia combatiendo muy próxima a las fuerzas paracaidistas británicas.

La Sección Apoyo de la Compañía "A" del R.I. 12 (3 morteros y 1 cañón sin retroceso) había agotado su munición y su jefe el Subteniente Marcelo Colombo ordenó abandonar las armas pesadas por no disponer de medios para transportarlas empleando también sus armas personales contra un enemigo, que muy próximo, ejercía una violenta presión sobre los

efectivos argentinos, aunque sin haber logrado quebrar a éstos, ya que se continuaba combatiendo durante el repliegue sin dar tregua.

La densa oscuridad de la noche insular, era quebrada por las bengalas iluminantes del enemigo. Los "boinas rojas" siempre tenían 3ó 4 en el aire, y a medida que éstas descendían eran reemplazadas de inmediato; probablemente por el poder luminoso, debían ser proporcionadas por la batería de cañones o por la fragata.

Las trazadoras de ambos bandos completaban este "pandemoniun" de explosiones y relámpagos.

A las 03:30 hs. el jefe de la Compañía "A" ~~pierde~~ perdió el contacto con sus secciones. Se producen un número considerable de bajas propias. La Compañía "B" de paracaidistas continuó con la fase "pelea de zanjas"; en la página 320 del libro inglés "Una Cara de la Moneda" el Mayor Keeble describe esta táctica de combate "...Nuestra gente es en extremo agresiva. Están entrenados para luchar, no para andar de broma. Hay que dejarse de florituras. Tienes que matar al enemigo, tienes que destruir esa ametralladora antes de que te destruya a tí. Si disparas cohetes antitanque dentro de una trinchera, se muere mucha gente. Si hay cuatro personas en una trinchera y cae una granada, se mueren los cuatro. Cada trinchera que atacas la destruyes. Saltas a una trinchera y la barres a tiros y si ves a un "Argie", es su vida contra la tuya. No hay tiempo de sacar a la gente y decirles ¡firmes ahí y pórtense bien, prisioneros de guerra !! Te las entiendes con la trinchera y luego sigues adelante. Las bajas son una faceta secundaria. No porque se muera gente a tu alrededor y a tu lado vas a decite: ¡No sigo más porque hay gente muriéndose! Tienes que seguir adelante. Tienes que cumplir tu misión, es más importante que cualquier otra cosa. Un puñado de bajas en el primer momento puede evitar cientos de ellas más tarde. Si mantienes el ímpetu consigues con diez tipos lo que al cabo de dos horas necesitas de cien. ¡Si estás dispuesto a sufrir bajas también estás dispuesto a ocasionarlas..." Esta filosofía no escrita, que no conoce limitaciones es lo que Keeble llama "lucha de zanjas o trincheras"; y aunque parezca muy burdo, no deja de tener su lógica. Es posible que la guerra sea el infierno, comenta en el libro; pero en este caso habrá que usar métodos infernales; y a la compañía del Mayor Crosland le dio resultado pues quebró todo intento de reconstruir el sector oeste y la Compañía "A" replegaba hasta sus posiciones originales.

Mientras la Compañía "B" continuaba en combate, la Compañía "A" llegaba a las 05:30 hs. a su segundo objetivo, Punta Coronación, con perspectiva sobre Darwin, sin hallar resistencia; "H" ordenó a su jefe que continuara el avance. La moral de los "PARA" era muy alta en esos momentos, aunque los soldados no dormían desde hacía 3 noches.

El jefe de la Fuerza de Tareas "Mercedes" ordenó, al observar la crítica situación que se ejecutara un contraataque con la Sección Reserva, desde la escuela de Pradera del Ganso hacia el sector N.O. (Cerro Boca) para

aliviar la presión del enemigo sobre la Compañía "A" propia y tratar de recomponer la primera línea. Usando misiles antitanques "Milan", el personal del Regimiento 32 de Artillería Real apoyaba el avance de la Compañía "B", aislando y reduciendo sistemáticamente las posiciones argentinas.

Sin embargo, las acciones no se estaban desarrollando como lo habían planeado. Al comenzar a aclarar los defensorestornarían dramática la situación de los efectivos británicos, por su disposición en el terreno. Los argentinos, bien atrincherados en sus posiciones, comenzaron a realizar un fuego muy preciso sobre los "boinas rojas" que se hallaban sin cobertura alguna en las peladas llanuras del lugar.

"...De pronto, al romper el día, el balance de la batalla se inclinó bruscamente en contra de los ingleses. Estaban atrapados en terreno abierto, con el único refugio completamente al flanco, y un enemigo preparado para el combate al frente. Los servicios de informaciones habían comunicado específicamente que las posiciones argentinas eran a cielo descubierto. En realidad, sus trincheras tenían sólidos tejados, y los informes sobre una guarnición desmoralizada y desganada parecían sin fundamento. Tantas mentiras que se nos dijeron acerca de que no querían pelear, y están peleando como leones...", páginas 264 y 265 del libro "La Batalla por las Malvinas".

En aquellos momentos las pocas armas pesadas de que disponía la Fuerza de Tareas "Mercedes" estaban siendo dirigidas con precisión hacia las unidades británicas desplegadas en el istmo. En circunstancias que la Compañía "A" británica empezaba a moverse de Darwin al descubierto, fue sorprendida por fuego de ametralladoras que barrieron una de sus secciones obligándola a cubrir trabajosamente su retirada. Sufrió numerosas bajas, al extremo de que sus efectivos dejaron de hacer fuego para preocuparse exclusivamente en salir de ese atolladero.

"...Un impresionante fuego de artillería caía sobre mi compañía, arguye el Mayor Dair Farrar - Hockley, que avanzaba a través del espacio abierto. Observé movimientos en la colina y llegue a gritar ¡Emboscada! al mismo tiempo que las ametralladoras argentinas abrieron fuego. El pelotón 2, que iba al frente, pudo refugiarse en los matorrales. El pelotón 1, en retaguardia, fue sorprendido en campo abierto y se encontró en difícil situación. Se nos descargó fuego masivo de ametralladoras medianas desde una distancia de cuatrocientos metros,comenta el Teniente Clive Livingstone; la luz diurna permitía ya a los argentinos identificar objetivos y hacer fuego efectivo. Aunque esta circunstancia valía también para nosotros, el peso del fuego que podíamos producir, no estaba en proporción con la respuesta masiva que encontramos. Cesamos de disparar y nuestra preocupación central pasó a ser: retirarnos en las pausas durante las cuales no nos prestaban atención. Los dos pelotones no estaban en condiciones de atacar las trincheras desde las cuales se nos disparaba. Nos llevó cuarenta y cinco minutos retirarnos valiéndonos del humo y de las pausas...".

La Sección Reserva de la Fuerza de Tareas, al mando del Teniente Roberto Estévez, se lanzó al ataque al frente de sus reducidos efectivos contra una fracción británica más numerosa: la Compañía "B" británica que avanzaba por el oeste.

El Teniente alcanzó la primera línea bloqueando la penetración enemiga hacia el Cerro Boca, y comenzó a reglar el fuego de la artillería propia, a pesar de haber sido herido en la acción. Logró así detener el avance de los paracaidistas británicos y ocasionarles fuertes bajas, pese a que las tropas del R.I. 12 se retiraban a la desbandada. Pero sería mortalmente alcanzado por el fuego enemigo, luego de haberse desempeñado heróicamente en combate. Su ejemplo cundió, y antes de morir, en agonía, ordenó al Cabo Mario Rodolfo Castro que continuase con la tarea de reglar el tiro de la artillería. La posición fue literalmente acribillada por el fuego británico, por lo cual el Cabo cayó también alcanzado por los proyectiles; su puesto fue cubierto entonces por el soldado Fabricio Carrascul, quien cayó muerto también en la acción poco después. Pero el heroico sacrificio de estos bravos no sería en vano: el enemigo interrumpió su ataque y comenzó a replegarse, siendo las 09:30 horas.

El Mayor John Crosland jefe de la compañía que enfrentaba a la Sección Reserva comentó lacónicamente en el libro "La Guerra de Invierno", "...Hasta las primeras luces, ganábamos completamente. Desde el amanecer, llevamos la peor parte. El problema central consistía en conservar la iniciativa, no permanecer fijados allí donde se nos había sorprendido. Hace falta un esfuerzo fuera de lo común para levantarse del suelo y moverse bajo fuego pesado, y más todavía cuando otros que lo han intentado yacen heridos o muertos. Casi nadie tenía tiempo para pensar ni para emocionarse. Las mentes estaban dominadas por la necesidad de sobrevivir y de seguir adelante. Algunos arrojaron sus metralletas para tomar los fusiles argentinos, de mejor impacto y más largo alcance. A retaguardia, un apoyo de helicópteros livianos comenzó a aportar munición desde San Carlos. Estábamos desbordados, observa el Mayor, en la página 267 del libro "La Batalla por las Malvinas"; no podíamos atravesar el terreno abierto para llegar hasta sus ametralladoras y después de cinco horas de combate, la cantidad de munición se hacía crítica. El fuego de sus cañones nos buscaba continuamente, haciéndonos retroceder...".

Los jefes británicos, ante la inesperada oposición, junto con lo que consideraban un comportamiento extraño de las tropas argentinas —pues mientras unas contraatacaban otras se retiraban desordenadamente—, los llevó a la incomprensión de lo que estaba sucediendo. Suspendieron el ataque y retrocedieron "...Había que analizar la situación, pues podíamos estar cayendo en una trampa,o tal vez los argentinos habían recibido refuerzos...", comenta el jefe de la Compañía "B" británica en la página 337 del libro "Una Cara de la Moneda".

BISHOP, PATRIK y WITHEROW John LA GUERRA DE INVIERNO
EDITORIAL CLARIDAD BSAS. 1986

✓ Por él coloqué la cita en el inicio del capítulo

El jefe de la Sección Reserva con sus hombres se habían convertido así en un formidable ejemplo de lo que una conducción bien ejercida puede lograr sobre un grupo humano, aún en el campo de batalla y a pesar de todas las contrariedades imaginables. El Teniente Estevez fue herido primero en una pierna, siguió combatiendo; luego fue alcanzado en un brazo, siguió combatiendo; finalmente, un proyectil impactó en su cabeza y falleciendo al frente de su fracción, que siguió combatiendo hasta el último soldado, porque todos ellos, sin distinción de grados, estaban inspirados en su jefe para realizar ese esfuerzo eminente de la voluntad que lleva al hombre a sobreponerse a sus instintos y protagonizar esos hechos extraordinarios que los hombres llaman heroismo.

Estaba claro ahora para las tropas del Teniente Coronel Jones, que la luz del día había cambiado sustancialmente la suerte del combate, y que sus tropas se hallaban peligrosamente expuestas a bien atrincherados tiradores que podían medir cuidadosamente sus disparos, mientras sus fuerzas no se podían dar el lujo de malgastar munición por el peligro de quedarse sin reservas para continuar luchando, ni exponerse tampoco a un ataque frontal contra las fortificaciones argentinas.

Sin embargo, la situación de las tropas argentinas distaba mucho de ser cómoda. La Compañía "A" había sufrido el 50% de bajas con su personal, que se dispersó abandonando sus posiciones, extraviándose o buscando refugio en la población. La Sección Reserva del Teniente Estevez había sufrido también muchas bajas y consumido el 60% de su munición. La Sección Apoyo del Subteniente Colombo ya no existía.

Había dejado de llover, aunque el cielo presentaba nubes bajas, y reducía la visibilidad. Los dos P.O.A. que tenía la "Cóndor" seguían transmitiendo al Centro de Filtraje que sus respectivas zonas de operaciones estaban en absoluta calma; alrededor de las 09:30 hs. despegaron de la base nuestros dos Bell 212 hacia Puerto Argentino, uniéndose a los dos "Chinook" que ya lo habían hecho días atrás.

Pero allá, al norte la lucha proseguía y la intrepidez de muchos hombres, para ejecutar arriesgadas tareas bajo el fuego enemigo eran un ejemplo para otros.

Aproximadamente a las 09:40 horas arribó a la retaguardia de la defensa, la fracción restante de la Compañía "C" del R.I. 25. Se trataba del Teniente Primero Esteban, quien había sido rescatado con su Equipo de Combate "Güemes", luego de una larga travesía desde San Carlos hasta Puerto Argentino. Pese a no haber tenido prácticamente tiempo de recuperación, el Teniente Primero Esteban solicitó ser retornado con la Fuerza de Tareas "Mercedes", al saber que se hallaba empeñada en combate.

Los helicópteros del ejército lo dejaron en las proximidades del puente del Arroyo Bodie, donde sufrió de inmediato, fuego de artillería enemiga. Bordeando la costa, llegó hasta el Puesto Comando de la Fuerza

de Tareas, donde se enteró de la dramática situación, ~~siendo las 10:30 horas~~.

Dos de los helicópteros que habían trasladado a la fracción —piloteados por el Capitán Swendsen y el Teniente Primero Florio— efectuaron un aterrizaje en el interior del pueblo, bajo el fuego enemigo para evacuar los heridos de la Guarnición y trasladarlos a Puerto Argentino.

Aún escuchábamos el ruido de los "UH-1H", que pasaron muy cerca de nuestro puesto, cuando otro sonido característico y muy conocido por nosotros se dejaba oir entre las lomas que bordean el Choiseul, eran nuestros "IA-58 Pucará" que entraban en combate apoyando con su fuego la acción de los hombres del ejército. Una sección se dirigió a neutralizar las piezas de artillería en Camilla, mientras que otra circunstancialmente se convirtió en "cazadores de helicópteros".

"...Aquella mañana, los Tenientes Címbaro y Gimenez estaban realizando una de sus misiones de apoyar como fuera a los defensores de Darwin-Prado del Ganso. Con mal tiempo, los dos "Pucará" iniciaron su recorrido siendo las 10:30 horas, bajo una espesa capa de nubes y con poca visibilidad. En la zona de combate, luego de realizar un pasaje sobre las tropas enemigas empleando su armamento, alcanzaron a divisar un helicóptero "Scout" británico que se dirigía hacia una zona de estacionamiento donde otros aparatos descargaban pertrechos, en las proximidades del Establecimiento Darwin.

Con rapidez y decisión, los dos IA-58, se dirigieron hacia sus presas.

El Teniente Címbaro destruyó a un "Scout" en vuelo con sus cohetes, a pesar de las maniobras evasivas intentadas infructuosamente por su piloto, mientras el Teniente Gimenez hacía lo propio con otros dos aparatos que se hallaban en tierra, destruyendo a uno y averiando al otro. Al efectuar su escape el "Pucará" del Teniente Gimenez no pudo evitar introducirse en la baja capa de nubes; desorientado su piloto buscó el rumbo para dirigirse a Puerto Argentino, estrellándose luego en la ladera del Monte Azul, que se hallaba cubierto de nieve, ofrendando así su vida en cumplimiento de su deber, sería el único accidente en todo el conflicto del cual no se recuperaría a su piloto, demostrando la nobleza del avión...", comentario extraído de la página 397 del libro "La Guerra Inaudita".

Es oportuno reproducir lo expresado acerca de este hecho por el propio Brigadier Thompson, en la página 143 de su libro "No Picnic": "...Los "Pucarás" persiguieron a Niblett (piloto del otro helicóptero derribado) desde toda dirección concebible, desde cualquier altura y a una variedad de velocidades, disparando combinaciones de su mortífero armamento: cohetes, cañones y ametralladoras. Desafiaron todas las tácticas imaginables para aviones de ataque de ala fija, las que eran temidas por las tripulaciones de helicópteros, si bien habían sido prevenidas y adiestradas para enfrentarlas. Los "Pucarás" eran capaces de disminuir su velocidad y reproducir las maniobras de los helicópteros, constituyéndose en un letal enemigo...".

47

Max Hastings en la página 268 de su libro "La Batalla por las Malvinas" describe de esta forma el accionar de los aviones argentinos "...Minutos después un "Scout" se aproximaba a la zona de Darwin cuando apareció un "Pucará". El avión argentino se lanzó en picada disparando contra el helicóptero. Hubo una súbita bola de humo y los restos del "Scout" cayeron a tierra. El Teniente Richard Nunn murió instantáneamente...".

Mientras se desarrollaban estos hechos, el jefe de la Fuerza de Tareas "Mercedes", ordenó: que la Compañía "C" del R.I. 12, que cubría el flanco sur en las proximidades del puente sobre el Arroyo Bodie, se desplazara hacia el oeste de la localidad de Prado del Ganso, ya que el centro de la acción enemiga se desarrollaba en el norte, siendo por lo tanto necesario reforzar el dispositivo de la defensa en la probable dirección de avance del enemigo.

Esta fue una orden poco afortunada, pues dejó libre el sector sur del dispositivo y será, como veremos más adelante, utilizado por los "boinas rojas" para efectuar un "movimiento de pinzas" en el asedio final contra la Guarnición Argentina. Además parte del personal de la Compañía "C" (una sección de tiradores reforzada) se dirigió a Prado del Ganso aumentando la confusión reinante en el caserío (zona de los galpones y corrales). Personal de tropa sin control de sus mandos se refugiaban sin autorización en las viviendas desocupadas. Los pocos Oficiales de la compañía se abocaban a reorganizarlos y asignarles nuevas misiones de combate, en algunos casos no lo lograban cundiendo el desorden y los actos de desobediencia.

Hacia las 10:30 horas de esa mañana, la situación se hallaba estabilizada de la siguiente manera:

1. Sector Noroeste del istmo: el ataque británico había sido rechazado, merced a la acción de la sección Estevez y de fracciones de la Compañía "A" del R.I. 12, al impedir que la Compañía "B" británica, respaldada por la Compañía "D", tomara las ruinas del Cerro Boca.
2. Sector Noreste del istmo: la Compañía "A" de Paracaidistas británicos había llegado a Punto Coronación, en las proximidades del Establecimiento Darwin, sin haber hallado oposición, mientras la Compañía "C" apoyaba su movimiento desde el centro del istmo.
3. Sector Prado del Ganso - Base Aérea: se hallaba allí una segunda sección de la Compañía "C" del R.I. 25, al mando del Subteniente Gómez Centurión, y estaba llegando a ocupar posiciones el Equipo de Combate "Güemes" al mando del Teniente Primero Esteban. El resto de las fracciones de la Fuerza de Tareas se hallaba protegiendo la zona de la Base Aérea "Cóndor" y el acceso al Establecimiento Prado del Ganso.
4. En el caserío de Prado del Ganso, la situación se había tornado confusa debido a la presencia de soldados que, agotados psíquica y físicamente, se hallaban fuera de control de sus mandos naturales y se negaban a integrarse a sus Unidades para continuar combatiendo.

Ambos contrincantes se dedicaban a sacar los heridos del campo de

batalla y a reaprovisionarse logísticamente, cuando ello era posible. En su libro el Teniente Coronel Piaggi destaca el valor de algunos de sus hombres, "...En esta tarea se destaca el Dragoneante Claudio García, del R.I. 8, que con un "Land Rover" se mueve a través de zonas batidas por concentraciones de artillería y morteros enemigos. Valiente acción del Teniente de Intendencia Colugnatti, que llega a la primera línea evacuando heridos...".

Helicópteros británicos —"Scouts" y "Wessex"— comenzaron a llegar procedentes de San Carlos, transportando munición para el 2do. Batallón de Paracaidistas que había visto frustrado su plan de avance y agotado sus reservas de proyectiles en el intento.

Se efectuaba en esos momentos una pausa en el combate en la cual la capacidad de recuperación de cada uno de los bandos enfrentados jugarían un rol fundamental en las acciones que se desarrollarían más adelante. Y tanto logística como anímicamente las tropas británicas llevaban las de ganar. Poco después de las 10:30 horas el Teniente Coronel Piaggi decidió lanzar un contraataque para detener una aparente intención enemiga de tomar una elevación llamada Monte Darwin, que se hallaba aproximadamente a 500 metros hacia el oeste del establecimiento homónimo. Fue la fracción a cargo del Subteniente Gómez Centurión la que tendría a su cargo la difícil tarea.

"...Me presenté en el puesto de comando del Teniente Coronel Piaggi en Ganso Verde y me entero de que ya había sido empleada la sección del Teniente Estevez, de la cual no se tenían noticias desde esa madrugada a las 05:30 hs.

Pedí órdenes y el Teniente Coronel me indicó que esperase para efectuar un contraataque sobre el sector norte. Entre las 10:00 y 10:30 llegó en helicóptero desde Puerto Argentino el Teniente Primero Esteban, con los hombres que había recuperado luego del desembarco en San Carlos y recibió la orden de sumarse al planeado contraataque.

Aproximadamente a las 10:00 se tenía información que el ataque británico había sido frenado en los alrededores de las alturas de Darwin. Entonces el Teniente Primero Esteban me ordenó avanzar hacia esa zona, para restablecer nuestra posición en ese terreno elevado y controlar la situación, hasta que llegasen refuerzos desde Ganso Verde. La Compañía "A" del R.I. 12 que era la que había recibido el grueso del ataque durante la noche, se había replegado en forma bastante desordenada, algunas fracciones habían llegado hasta Ganso Verde, otras estaban todavía en las alturas de Darwin y el movimiento había sido nocturno, así que había poco contacto con la gente, algunos jefes de fracción no sabían cuántos efectivos estaban disponibles, o cuántos habían perdido. No teníamos un panorama exacto de cuál era la situación adelante...", estos son testimonios del propio Subteniente Gómez Centurión vertidos en las páginas 555/557 del Volumen II "La Guerra de las Malvinas" del editor nacional Fernández Reguera. - BsAs 1987

EDITORIAL — PAG — VOL

TITULO

La sección inició su avance a las 11:00 horas por el camino que, hacia el norte une Prado del Ganso con Darwin. Después de recorrer unos 2 kilómetros detuvo la marcha y adelantó dos patrullas en dirección al norte. Estos efectivos, a poco de comenzar la penetración, detectaron una fracción enemiga que se desplazaba por el mismo camino hacia la subunidad argentina, a unos 1.000 metros de distancia.

Ante esta situación, el Subteniente Gómez Centurión desplegó sus efectivos en el terreno para atacar a la columna enemiga no bien ésta se hallase al alcance de sus armas. Ello ocurrió poco después debiendo los efectivos británicos permanecer en el camino y sin abandonarlo repeler el fuego, ya que las zonas contiguas se hallaban minadas, lo cual permitió a las tropas argentinas hacer sentir el efecto del fuego de las armas propias produciéndoles varias bajas.

Este accionar se mantuvo por aproximadamente 30 minutos, hasta que en un momento dado 5 efectivos británicos comenzaron a agitar sus cascos y fusiles, desde el centro de su dispositivo, como solicitando "un alto el fuego".

Concretado éste, el Subteniente (que habla muy bien inglés), se adelantó a parlamentar con un Oficial enemigo que hacía lo propio desde su fracción, pensando que los británicos, dada su difícil situación, deseaban rendirse.

"...Le ordené a mi encargado de sección que quedase a cargo de la gente, que no abriese el fuego y comencé a descender. A todo esto el cuadro de situación mío era que estaba enfrentando a alrededor de una compañía, porque miraba con los anteojos de campaña y veía que el dispositivo seguía hacia atrás, así que era la avanzada de una compañía o una completa.

Entonces —imagínese— mi reflexión fue: "Por aquí no pueden pasar, me piden un alto el fuego, entonces se rinden". "Se me está rindiendo una compañía de paracaidistas británicos".

Iba pensando: "Los voy a hacer dejar el armamento, los voy a encolumnar sobre el camino, cómo voy a hacer para conducirlos?".

Estaba insimismado en esos cálculos, cuando a unos 15 ó 20 metros de distancia el paracaidista que llevaba el fusil hacia arriba me preguntó:

— "Entendés inglés?".

— "Sí, entiendo", le respondí.

— "Bueno, tranquilo, ya terminó todo, si me entregás el armamento de toda tu gente te aseguro que van a salir vivos".

Yo creí que había entendido mal, qué raro pensé, pues tras dos años de vivir en los EE.UU. y comprender a cualquier yanqui hacerlo con un inglés es una pavada.

— ¡"Cómo, qué está diciendo? le pregunté, dando bastante muestras de sorpresa. Entonces me respondió:

— "Yo soy el jefe de los paracaidistas —me impresionó bastante que se identificase porque normalmente en combate no se hace eso— te garantizo la vida de toda tu gente".

Entonces la sorpresa se transformó en rabia porque esto era una cuestión que no se me pasaba por la cabeza, así que le lancé una buen puteada, fue lo primero que salió y le dije:

— "En dos minutos abro el fuego, volvé a tu posición".

Con la mano que tenía libre (en la otra portaba el fusil) me hacía señas, mientras decía:

— "No, tranquilo, escuchame".

— "No —le respondí— en dos minutos abro el fuego".

Y di media vuelta y comencé a encarar la altura mientras lo veía por el rabillo del ojo. Yo seguía subiendo y él se iba para donde estaban sus hombres y cuando yo estaba ya llegando casi al tope de la altura donde estaba mi gente, desde arriba —hacia mi flanco derecho— me abre fuego una ametralladora.

Nunca supe si fue una fracción enemiga que maniobró desde otro sector en apoyo de los que yo tenía en frente o si durante el alto el fuego me rodearon, el asunto es que había una ametralladora y una patrulla bastante grande de gente que, repito, me estaban tirando desde arriba con un campo de tiro excelente.

Instintivamente me di vuelta y ví al que había sido mi interlocutor que estaba al lado del alambrado. Le tiré y cayó sobre los hilos. Fue un disparo desde unos 80 ó 90 metros con rodilla a tierra.

En ese momento comenzaron a tirar desde abajo y del costado y mis soldados respondieron al fuego por encima mío, así que no sé cómo llegué a mi posición, pues la primera noción consciente la tuve cuando estuve junto a mi gente...".

El hecho relatado en las páginas 558 y 559 de la publicación "La Guerra de las Malvinas" fue considerado a mi entender erróneamente por los argentinos, como el que ocasionó la muerte al Teniente Coronel Jones. Luego de un minucioso análisis concluyo, que, el Oficial británico que trató de persuadir al jefe de sección argentina para que deponga las armas, se trataba de un emisario del jefe del batallón británico, el Teniente Jim Barry del "Royal Corps Of. Signals".

Por su parte, los ingleses señalan que en esta acción ocurrió un confuso episodio en el que una fracción argentina habría agitado una bandera blanca, razón por la cual el Teniente Barry salió al descubierto a parlamentar, siendo herido de muerte en esa oportunidad por el fuego proveniente desde las posiciones argentinas.

Mi investigación posterior, permitió determinar que en ninguno de

los mandos de la fracción argentina existió la intención de rendirse, desconociéndose la versión británica que se agitara una bandera blanca, la cual –de haber existido– no estaba autorizada, y menos aún, ordenada. No era propio de las tropas del R.I. 25 pensar en rendirse.

Queda así aclarado que se luchó lealmente. En todas las publicaciones británicas se menciona este hecho, rescataré el relato de "La Guerra de las Malvinas" (versión inglesa), publicada por Marshall Canvendish Ltd., LONDON "...Durante el ataque de las posiciones frente a la escuela, el Teniente Jim Barry se dirigió entonces hacia el frente para recibir la rendición de los defensores argentinos. Según el testimonio del periodista Robert Fox, quien estaba presente, una ametralladora abrió fuego desde la derecha en las líneas británicas. Otra le respondió desde el campo argentino y el Teniente Barry y dos Suboficiales que lo acompañaban murieron.

Según Fox, los testigos de la escena no tuvieron la impresión de una traición deliberada, con una bandera blanca utilizada, como cebo..." (pág. 185).

A las 11:00 hs., la situación de las tropas británicas era poco envidiable. Ninguna de sus compañías había conseguido quebrar las líneas enemigas en lo que parecía ser un cerrojo bien ajustado por las tropas defensoras; "...Toda maniobra táctica convencional era imposible. Los hombres estaban hechados a lo largo del istmo. Algunos se arrastraban entre los heridos y muertos para quitarles su reserva de munición. En la Compañía "C" hubo quienes se resignaron al trance y comenzaron a comer y tomar té entre el fuego de nuestros cañones. Seguían juiciosamente la máxima del soldado con experiencia: "En caso de peligro o de duda, destapa la maldita lata con la comida...", comentarios del General Thompson y del periodista Hastings en sus respectivos libros.

Diversas circunstancias (munición, apoyo, etc.) hicieron que el jefe de la F. T. "Mercedes" no aprovechara esta valiosa situación del combate, creo que los hombres de Piaggi habían perdido la iniciativa de otra acción de contraataque, que hubiera sido fatal para los británicos.

El Teniente Coronel Jones se hallaba junto a la Compañía "C" observando impacientemente el poco eficaz fuego de su artillería y pensando de qué forma podría quebrar la defensa enemiga. Las medidas convencionales ya habían sido adoptadas y no habían dado los resultados esperados, de manera que debía tratar de buscar soluciones no convencionales al problema.

"H" observando la elevación del Monte Darwin, que estaba defendido por la sección del Subteniente Gómez Centurión y más al norte por algunas fracciones de la Compañía "A" que había replegado, ordenó a su jefe de Compañía "A" –Mayor Dair Farrar-Hockley– que tomara el risco, "...El Mayor comenzó a desplazarse con dieciseis hombres, entre ellos su segundo en el Comando, Capitán Chris Dent. Sin que él lo supiera, el ayudante del batallón, el Capitán Wood se unió a la retaguardia de la partida

THOMPSON JULIAN NO RENDIRSE EDIT ATLANTIDA BS AS PAG 142
HASTINGS MAX LA BATALLA POR LAS MALVINAS EMECE BS AS PAG 267

En esta pág. aclarar que es Transcrip (y de quién en c/caso) y que no lo es!

cuando comenzaron a trepar la colina. Casi enseguida, Dent recibió un balazo y rodó, muerto. El Cabo Hardman y el Capitán Wood sucumbieron pocos momentos después. El Cabo Tool, tendido junto a Farrar-Hockley le dijo llanamente: "Señor, si no ordena ahora que salgamos de aquí, no vamos a salir nunca..." (página 267 del libro "La Batalla por las Malvinas. La sección regresó al punto del cual había partido con varios heridos.

Mientras tanto el Teniente Coronel Jones decidió batir por sí mismo una MAG de la sección argentina que realizaba el tiro con tanta precisión contra sus efectivos. Acompañado por el Sargento Norman y el Cabo Beresford y empuñando su pistola ametralladora, inició una carga personal contra las posiciones argentinas, eran las 13:00 hs. y había comenzado a lloviznar. Cuando se hallaba a menos de 25 metros de su objetivo, penetró en el campo de tiro de otros fusileros, sin percatarse de ello. Un proyectil se introdujo en su nuca, cayendo pesadamente en tierra.

El ataque había fallado. En pocos minutos, el combate por el Cerro Darwin había costado la vida del jefe del Batallón, de su ayudante, del segundo jefe de la Compañía "A" y de otros nueve hombres más, este es sin duda el resultado que obtuvo un equipo de combate bien instruido y disciplinado, como lo eran los integrantes de la "C" del R.I. 25.

"Rayo de sol ha muerto", le confirmaron lacónicamente al Mayor Cris Keeble, que pasó a comandar al 2do. Batallón, en un trance poco favorable del combate. La forma en que el Teniente Coronel Jones halló la muerte ha sido considerada desde diferentes puntos de vista. Se discutió el valor táctico de la posición atacada y se refirió la acción como de "bravura tonta". Otros puntos de vista aseguran que el ejemplo cunde, y que merced a sus reservas profesionales y morales, el 2do. Batallón luego de la muerte de su comandante fue compelido a la acción inmediata, en un "todo o nada" en la cual su segundo comandante, el Mayor Keeble, supo conducir sus efectivos a pesar de las severas pérdidas, hasta lograr el objetivo final perseguido.

"H" Jones, fue condecorado con el máximo galardón que Gran Bretaña confiere a sus héroes de guerra: la Cruz de la Victoria.

Mientras tanto continuaba el combate, lejos de desmoralizar a su personal, la muerte del comandante dio renovados bríos a sus hombres para continuar el ataque al Monte Darwin y cambiar la suerte de las armas.

"...La situación se tornaba ahora bastante complicada pues no tenía contacto radial con mi jefe de compañía, ni disponía ningún tipo de apoyo de fuego —los cañones disparaban apoyando a la sección del R.I. 8—, una ametralladora que disparaba desde arriba me estaba produciendo muchas bajas, así que ordené al encargado de mi sección Sargento Sergio García y a los soldados Ricardo Austin y José Allende, rodear y atacar por retaguardia, para silenciarla; los perdí a los tres, ofrendando sus vidas, su muerte no fue en vano porque el arma no siguió tirando...". Continúa relatando Gómez Centurión en "La Guerra de las Malvinas" (versión argentina). (Edit?)

pag? - todos los datos!

LA GUERRA DE LAS MALVINAS FERNÁNDEZ REGUERA EDIT PAG 559

Bajo el comando de Keeble las tropas británicas resolvieron el problema de las posiciones argentinas empleando con singular éxito los misiles guiados "Milan", que Dair Farrar-Hockley solicitó al Destacamento del R-32 de Armas Guiadas que acompañaba por el centro del avance al batallón, y también los lanzacohetes Law de 66 mm, que comenzaron a producir verdaderos estragos en las trincheras defensivas.

La sección recibía un fuerte fuego desde todos los ángulos y había consumido el 60% de su munición, y no había recibido refuerzos como se le habían prometido al iniciar la misión.

Ante esto el Subteniente ordenó el repliegue; "...Tenía 3 heridos, bastante graves, en consecuencia ordené que la sección se preparase para el repliegue. Me quedé con un grupo, el que estaba más entero y a los otros dos les ordené que cargasen a todos los heridos y se retirasen hacia Darwin, a unos cuatro kilómetros de distancia.

Como nuestro fuego había disminuido el enemigo comenzó a avanzar hasta llegar a unos 70 u 80 metros. Logré desprender a la gente con los heridos y me quedé aguantando con el otro grupo; en el momento en que nos estábamos replegando cayó herido uno de mis jefes de grupo, el Cabo Fernández. El Suboficial fue alcanzado en el muslo, tenía fracturado el fémur y perdía sangre por la arteria femoral. El fuego enemigo se había vuelto muy preciso, así que le hice un torniquete y decidí dejarlo sobre el terreno, con la intención de regresar por él durante la noche.

El repliegue fue bastante duro, porque los hombres debían cargar con su armamento y los heridos muy difíciles de transportar bajo el fuego, pero no dejaron a ninguno, lo que da pruebas de un comportamiento excepcional.

A las 14:00 llegamos a Ganso Verde y nos asignaron un sector de seguridad sobre la zona de la escuela y ahí permanecimos hasta la noche; a las 20:30 horas organizamos el rescate del Cabo Fernández. Salimos con dos soldados y lo encontramos hacia las 22:30 o las 23:00, milagrosamente con vida. Había perdido mucha sangre, pero lo cargamos y lo llevamos hacia nuestras posiciones, hasta hoy no me explico cómo los ingleses no lo encontraron...", concluye así su relato Gómez Centurión en la página 559 de "La Guerra de las Malvinas".

La sección tuvo 7 muertos (3 Suboficiales y 4 soldados) y 13 heridos, más el 50% de sus efectivos, por esta acción su jefe fue distinguido con la máxima condecoración argentina al "Heroico Valor en Combate".

Ahora, en el oeste de la primera línea, las tropas británicas iniciaron una lucha dura y prolongada para tomar las ruinas de la casa ubicada en el Cerro Boca. Estas posiciones habían sido construidas para enfrentar un ataque desde el mar, pero probaron ser igualmente eficaces para soportar el ataque terrestre desde el norte, el cual era desarrollado por la Compañía "B" británica contra una sección del R.I. 8 a cargo del Subteniente Aliaga, la que pese

a disponer de menor cantidad de efectivos y mucho menor potencia de fuego, rechazó varios ataques británicos ocasionándole numerosas bajas. Mientras la Compañía "B" británica se hallaba aferrada atacando las posiciones en el Cerro Boca, la Compañía "D" pasó a la "B" por la línea de la costa, protegiéndose detrás de una elevación del terreno a lo largo del mar. Avanzaron rápidamente, por completo ocultos a la vista de los defensores argentinos.

Simultáneamente, el Mayor Keeble había ordenado a los equipos de misiles "Milan" que avanzasen por el centro del istmo para proveer apoyo de fuego según le fuera requerido.

Hallándose asegurada la situación de la Compañía "A" británica en el este, los "Milan" fueron dirigidos con desvastadora eficacia contra las posiciones argentinas en el Cerro Boca, auxiliando así el comprometido ataque de la Compañía "B" y asegurando el "momento dinámico" de la batalla en favor de los británicos, sin caer en una situación estática que podría haberlos desgastado.

El ataque llevado a cabo por aviones "Pucará" con bombas y cohetes llenó momentáneamente de confusión a las tropas británicas, que se vieron obligadas a retirarse. Desde nuestra posición observábamos el nutrido fuego de armas de infantería que recibían los aviones al pasar sobre los ingleses, al respecto el Comodoro Moro explica los daños sufridos por las aeronaves, "...Luego de las diferentes misiones de apoyo cumplidas durante el día varios aviones resultaron con impactos. El "A-532" tenía orificios en sus alerones y flap derecho; el "A-537" impactos en uno de los motores, fuselaje y cúpula; el "A-555" presentaba huellas múltiples de su paso sobre las tropas británicas. De esta forma, la cantidad de aviones que quedaban fuera de servicio, aunque fuese por un tiempo poco prolongado, resultaba alarmante, si bien como contraparte sorprendía la nobleza de este aparato, por primera vez probado en combate real, por su capacidad para asimilar daños y continuar volando pese a ellos...".

Las tropas británicas, luego de superar el flanco enemigo con la Compañía "D", aferrados con la Compañía "B" y contando con el apoyo de la artillería, efectuaron una enorme concentración de fuego sobre las posiciones argentinas, que una a una fueron cesando la resistencia, exhaustas, sobrepasadas en número y en fuego.

"...La sección disparaba casi continuamente, escribió el Teniente Mark Warring en el libro "La Batalla por las Malvinas", y las cajas de cartuchos más otros residuos se acumulaban dentro de las redes de camuflaje en proporciones que nunca hubiéramos imaginado. Se hacía cada vez más difícil mantener los tres cañones en acción; sus apoyos, a causa de la blandura del suelo, se hundían hasta el nivel de los asientos de los servidores de pieza...".

Los cañones ingleses seguían en acción entre la metralla argentina, pues la "gente" del Teniente Primero Chananpa continuaba "martillando" la

(1) ob cit - pag ?

HASTINGS MAX LA BATALLA POR LAS MALVINAS EDIT EMECE PAG 266 BS AS 1986

zona del avance inglés y haciendo fuego de contrabatería en otras ocaciones.

Con el único vehículo disponible (el viejo Land Rover), nuevamente los "Oto" cambiaron de posición, esta vez cerca de la entrada al caserío de Prado del Ganso, entre los arbustos que marcan el camino de ingreso, la Batería "A" del G.A. Aerot. 4, vomitaba acero y fuego, apoyando a los bravos infantes que intentaban detener el avance inglés.

Los artilleros argentinos sabían que sus cañones eran los únicos elementos pesados que podían gravitar en el combate, Oficiales y Suboficiales cargaban personalmente las piezas, algunos con sus brazos flagelados con quemaduras y heridas.

En el Cerro Darwin, los británicos dirigieron las Compañías "A" y "C" contra las defensas constituidas por elementos de la Compañía "A" y parte de la Compañía de Servicios del R.I.12, sobrepasándolas en cantidad de hombres y potencia de fuego. Los defensores lucharon por conservar la posición.

Poco más tarde, las posiciones argentinas cayeron también en manos del enemigo. Se destacó en la defensa de esta posición, el Subteniente en comisión Ernesto Peluffo, quien al frente del personal de cocineros, abastecedores, etc., rechazó los ataques enemigos hasta quedarse sin munición, dirigiendo la acción de sus subordinados a pesar de haber sido seriamente herido en la cabeza, durante el combate.

El jefe de la Compañía "A" del R.I. 12, antes de que sus fuerzas resultaran cercadas por el enemigo, ordenó el repliegue de sus efectivos a la segunda línea de resistencia en los accesos a Prado del Ganso.

El Cerro Boca cayó también en manos británicas, a pesar del esfuerzo realizado por los hombres de la sección del R.I. 8 encargada de su defensa, cuyo jefe, el Subteniente Aliaga, dirigió a sus hombres a pesar de haber sido herido, un proyectil le atravesó toda la espalda, de adelante hacia atrás.

Eran aproximadamente las 14:00 horas y continuaba lloviendo acompañado de un fuerte viento del sur.

Los boinas rojas británicos ocupaban en esos momentos las elevaciones del Cerro Boca y Darwin, luego de un combate en el cual se encontraron con tropas dispuestas para defender sus posiciones. Un gran esfuerzo costó al batallón británico al tomar estos dos puntos, y lo lograron merced a su profesionalismo y enorme poder de fuego.

El Mayor Keeble analizó cuidadosamente la situación. Sus hombres habían conseguido un meritorio triunfo, pero se hallaban exhaustos y con pocas reservas de munición, habían tenido numerosas bajas y sus muertos y heridos yacían en el campo de batalla. El frío, la lluvia constante y el terreno constituian también una oposición hostil que deberían superar.

Frente a sí tenían las suaves ondulaciones que debían conducirlos hacia las últimas posiciones defensivas argentinas y hacia el objetivo perseguido:

la población de Prado del Ganso. No se presentaba como una tarea sencilla para ningún batallón de infantería del mundo, pero el 2do. Batallón de Paracaidistas no era una unidad corriente.

El avance británico se materializó mediante las Compañías "C" y "D" que desde el centro del istmo fueron dirigidas hacia el edificio de la escuela y la localidad de Prado del Ganso, mientras la Compañía "B" proseguía su marcha hacia el sur por la costa este, como se observará la Compañía "A" ya casi no existía, su jefe Dair Farrar-Hockley contaba únicamente con la sección N° 3, por lo que se quedaron "de reserva", atendiendo heridos y prisioneros.

Las coheteras fijas y móviles, recuperadas de los "IA-58" destruidos lanzaban en salva los mortíferos cohetes sobre las avanzadas inglesas que se encontraban muy cerca de la escuela.

"El tractor misilístico" se asemejaba a los "órganos de Stalin" de la Segunda Guerra Mundial; también las ametralladoras disparaban sobre esa zona, toda la base defendía las instalaciones.

Notablemente eficaz resultó la sección de 35 mm del GADA 601, asignada a la defensa antiaérea de la B.A.M. "Cóndor", que cada vez que una fracción británica se ponía en su campo visual, arrojaba una densa columna de fuego y acero que hacía retroceder al enemigo; así lo comenta su jefe, el Subteniente Claudio Braghini en la página 195 del libro "La Artillería Argentina en Malvinas": "...Cuando aparecen los primeros hombres establezco contacto radial con el puesto comando, desde allí me dicen que habían perdido todo contacto con nuestras líneas y que no sabían si era propia tropa o ingleses; pero la respuesta no se hizo esperar, pues desde una pieza de artillería de la F.A. que se encontraba en la pista dan la alarma, las tropas que avanzan eran enemigas pues les estaban tirando; para ese entonces yo ya me encontraba en uno de mis cañones de 35 mm que cubría ese sector; ordeno a mis hombres armar la mayor cantidad de peines de munición posible pues íbamos a tener un buen traqueteo. Le ordeno al Cabo Rubina y al Cabo Gallo que ocupen dos puestos de sirvientes de munición junto a mí y busco la mayor concentración de tropas enemigas en el frente, aprecio unos 2.000 metros, quito el seguro del cañón, apunto al centro de la concentración (unos 10 hombres aproximadamente) y presiono el pedal del disparo.

Los cañones (dos que posee la pieza) comienzan a disparar con estelas blancas dejadas por los proyectiles trazantes. Hacen impacto con poca dispersión en el centro del pelotón, que es tomado totalmente por sorpresa, veo que los cuerpos quedan esparcidos sobre el terreno, apreciando que no quedaron sobrevivientes, busco otro pelotón; por la radio lo siento al Vicecomodoro Pedrozo que gritaba: muy bien ADA, sigan así; idénle duro!. Ante el aniquilamiento del primer pelotón el resto de la formación trataba de alcanzar la quebrada para quedar a cubierto del fuego del cañón, pero un largo trecho les quedaba por delante, y en el intento muchos iban a dejar la

vida; miro por el anteojo de puntería del cañón y ubico a otro pelotón que había tomado el trote, le apunto un poquito adelante, presiono el pedal de disparo, los cañones comienzan a rugir, nuevamente toma de lleno al pelotón en avance, sus cuerpos quedan tendidos en el suelo; se traba un cañón, el Cabo Gallo logra desatascarlo, engrasamos la recámara y continúo tirando contra fracciones aisladas...".

El Mayor Keeble en persona resultó víctima del fuego de los cañones, cuando éstos hicieron volar una cerca de aulagas junto a la cual se hallaba; la espinosa planta se enredó en su cuerpo no siéndole sencillo zafarse de ella.

"...Quizás las armas más mortales que los ingleses enfrentaron en esta etapa fueron los cañones antiaéros de 35 milímetros controlados por radar de la Aeronáutica Argentina (Hastings no sabía que eran del Ejército Argentino, bajo mando operacional de la Fuerza Aérea), que disparaban desde el extremo oriental del asentamiento de Prado del Ganso contra los paracaidistas que lentamente avanzaban. Cada vez que las tropas se movían más allá de la cumbre de las colinas sobre el lado argentino, les llovía un diluvio de metralla...".

El primer obstáculo a superar por las Compañías "C" y "D" fue la escuela de Prado del Ganso, ubicada al norte de esta localidad, mientras la Compañía "B" rodeaba a la Base Aérea en un movimiento envolvente por el sur del perímetro, lugar este último al cual arribarían los refuerzos del 42 Comando de Infantería de Marina británica, enviados a solicitud de "H" poco antes de morir, cuando la suerte del batallón era poco favorable para desequilibrar el combate.

Desde nuestro punto de observación quedamos atónitos cuando en pocos minutos la escuela quedó reducida a escombros humeantes. Un desvastador fuego de armas diversas desataron los argentinos contra su estructura de madera, que ayudado por el fuerte viento del sector sur se quemó, como expresé, en minutos, El edificio había sido ocupado por avanzadas británicas.

"...El Sargento Ayudante Tarditi me indicaba que francotiradores habían alcanzado una escuela que se encontraba a unos 700 metros y efectivamente cuando miro por el anteojo de puntería de la pieza veo fogonazos de armas portátiles que salían de las ventanas, apunto a la base de la estructura y disparo una, dos, tres ráfagas, pedazos completos de la estructura desaparecen al hacer impacto los proyectiles y comienza a incendiarse, minutos después sólo quedaban partes de la estructura metálica y cañerías pues el resto que era de madera había sido consumido por las llamas...", del relato del Subteniente Braghini en el libro "La Artillería Argentina en Malvinas".

No sólo los "Oerlinkon de 35 mm" disparaban, sino todas las armas que defendían el perímetro del pueblo se sumaron a rechazar el avance por el lado de la escuela; el "tractor misilístico" también tuvo una buena actuación en este hecho.

Fue en este momento en que aparecieron desde el Canal San Carlos una sección de Pucará atacando a la Compañía "D" británica.

Así la sección integrada por el Primer Teniente Micheloud y el Teniente Cruzado, despegó de Puerto Argentino, con la misión de dar apoyo de fuego cercano a los últimos intentos por frenar el asedio inglés, a pesar de las limitaciones impuestas por la imposibilidad de marcar los objetivos materiales de los aviones propios (se podía bombardear a nuestros soldados en el intento), además la meteorología y la visibilidad (16:30 hs., comienza el crepúsculo en las islas) hacían que no se distinguieran acertadamente los blancos en el terreno.

El avión N° 1 llevaba bombas "Napalm", cohetes y cañones, mientras que el N° 2 estaba armado con cohetes y cañones solamente. Entraron sobre el flanco enemigo atacando a la compañía de paracaidistas desde el Brazo Brenton, abriendo fuego con cañones, cohetes y bombas en esa secuencia, mientras los boinas rojas británicos les tiraban con cuanta boca de fuego podían contar, para así evitar los efectos mortales de los "Pucará".

Estaba muy contento al verlos llegar, es más, sabía que vendrían a defender a su vieja base, llenaron el cielo con sus motores y luego con las explosiones.

El N° 1, aunque acribillado por numerosos disparos, logró lanzar sus bombas que produjeron un enorme efecto psicológico en el enemigo.

El "Napalm" corrió entre las colinas con su gelatina ardiente, buscando a los infantes, nuevamente aunque resulte irónico debido a los acontecimientos, me recordaban estas imágenes, a películas o fotografías de contiendas en otros lugares remotos del mundo.

El Primer Teniente Micheloud relata de esta manera su ataque, en la página 127 del libro "Dios y los Halcones": "...Menos de veinte minutos después de nuestro despegue nos esperaba el escenario de nuestro combate. Volábamos tan bajo que hasta dudábamos a veces de la distancia a ese suelo tan conocido, aunque teníamos una buena referencia: las ruinas humeantes de la escuela de Pradera del Ganso. Nuestra aceleración final nos desconcertó por no hallar al grueso del enemigo; sólo minúsculas fracciones que se desplazaban en el terreno, pero no constituían en sí ningún blanco rentable. En realidad lo que había ocurrido era que el frente se había desplazado inexorablemente.

Tuvimos indicaciones más precisas por VHF y luego de dar un rodeo por la retaguardia enemiga entramos por su flanco desde el noroeste, pegados al agua desde el extremo del canal y con viento de frente; intentamos ocultar el ruido de nuestros motores que se nos adelantaba, tratando de aumentar nuestra sorpresa. Cuando la distancia lo permitió, comencé a abrir fuego de cañones sobre las posiciones enemigas, que disparaban de manera infernal. Debía pasar sobre ellas para dejar caer mis bombas: metros interminables, tarde gris mezclada de humo, ruinas humeantes, figuras que desapa-

recían en el terreno, trazantes que salían de todas partes. Solté mi carga donde antes había visto mi blanco. Sentía los impactos en mi avión y me pegué aún más. Puse un poco de viraje para ver mis bombas: habían salido y las columnas de humo me reconfirmaban que sí.

Comencé a llamar a mi numeral. Lo hice varias veces y me contestó el control que lo habían visto eyectarse sobre las líneas enemigas...".

El N° 2 fue alcanzado por un misil "Blowpipe"; a nosotros nos pareció que se estrellaría sobre las posiciones nuestras, pero el piloto en un último intento de ocasionar bajas al enemigo lo dirigió hacia la infantería enemiga.

"...La abrasadora gelatina cayó lejos de la Compañía "D". Cuando el primer "Pucará" dio media vuelta, un operador infante de marina de los "Blowpipe" se puso de pie en un acto de valor, apoyó el tosco tubo sobre sus hombros y disparó. El "Pucará" se estrelló. Una sección de ingenieros estaba empapada con el combustible caído del tanque roto de uno de los aviones...", página 270 del libro "La Batalla por las Malvinas".

~~Pero~~ Gracias a la pericia del Teniente Cruzado, éste abandonó el avión antes de que colisione con el terreno, su paracaidas naranja rápidamente fue arrastrado hacia el interior del dispositivo británico; al caer fue rodeado y hecho prisionero. "...Toqué tierra casi sin darme cuenta. Cuando intentaba desatarme encontré soldados enemigos alrededor mío; fue en ese momento cuando tuve la sensación de que todo se terminaba. Gracias a Dios no fue así. Desde allí fui llevado a las posiciones inglesas donde pasé una muy mala noche a la intemperie...", relato del propio piloto, en el libro "Dios y los Halcones".

Mientras se sucedían los ataques aéreos, los combates terrestres continuaban.

Los efectivos de la Base Aérea habían sufrido durante el día la destrucción por efectos de misiles "Milan", de las piezas de 20 mm N° 5 y N° 2, que no produjeron bajas al personal, el cual se replegó para continuar la lucha desde otras posiciones cercanas al pueblo.

Poco más tarde fue puesto fuera de combate el cañón de la pieza N° 1 al caer un proyectil de mortero muy cerca de éste, produciéndole quemaduras a su servidor el Teniente Valazza que además quedó tendido en el terreno producto del estallido, también los operarios del radar "Elta" resultaron heridos.

Pero antes de ser herido el jefe de la Batería de 20 mm descargó una mortífera lluvia de acero sobre la infantería que avanzaba provocando varias bajas. El Subteniente Colombo, quien se desempeñara como jefe de la Sección Apoyo del R.I. 12 utilizando uno de los morteros 81 mm de la base, también se sumó a la defensa de las últimas líneas argentinas.

El Teniente Clive Linvingstone ha descripto en el libro de Max Hastings "la terrible combinación de artillería, morteros, ametralladoras y

armas antiaéreas, costaba creer que tal intensidad de fuego se pudiera mantener mucho tiempo. Pero se mantuvo...".

Poco después de las 16:45 de este día, que no olvidarán los hombres que defendieron a nuestra querida bandera, a nuestra derecha pasaron dos "Aermacchi" MB-339 de la aviación naval. Tenían idéntica misión que los aviones IA-58, es decir, llevar apoyo de fuego a nuestra comprometida Guarnición Darwin-Prado del Ganso.

Alegres mis soldados me decían que eran los Moranne de la Escuela de Aviación, con los binoculares siguiéndolos trataba, en pocas palabras, de explicarles que eran parecidos, pero éstos eran los "Macchi" de la Armada.

Hallándose ya sobre el istmo, lograron identificar posiciones enemigas y se lanzaron decididamente contra ellas, disparando cañones y cohetes de 5 pulgadas.

La reacción británica fue inmediata y cerrada: gran cantidad de trazantes comenzaron a dibujar sus fatídicas líneas rectas en dirección a los aviones atacantes.

El N° 1 piloteado por el Capitán de Corbeta Moltemi, rompió el viraje en ascenso hacia la izquierda luego de "entrarle" a los ingleses, pero el fuego de las armas livianas alcanzó al "Aermacchi" del Teniente de Corbeta Daniel Miguel, sin que llegara a eyectarse; como si su piloto hubiese sido alcanzado por algún disparo, el aparato comenzó a realizar un suave giro descendente, del cual no se recuperó. El avión naval se estrelló en las proximidades del hipódromo del pueblo, cerca de una construcción de chapas, a manera de tribunas, y su piloto falleció entregando la vida abnegadamente en cumplimiento de su deber.

La explosión me recordó mucho al derribo del "Harrier" de Taylor el 4 de mayo.

Infructuosamente busqué el paracaidas, pensando en la eyección, con tristeza, los tres comentábamos la muerte segura del aviador naval.

No sería éste el último ataque aéreo del día. Eran las 16:50 o tal vez las 17:00 horas cuando aparecieron tres "Harriers" desde el Canal San Carlos, fueron enviados para acallar los cañones de 35 mm que estaban siendo utilizados con desvastadores efectos, no en su rol antiaéreo, sino contra las tropas terrestres británicas.

Las bombas antipersonales "Beluga" cayeron casi todas al mar, solamente parte de un contenedor averió al generador y parte del cañón, no se produjeron bajas pero lograron su objetivo.

Siendo las 18:00 horas la situación de las fuerzas argentinas comenzó a tornarse irreversible. La sección del Teniente Bustillos perteneciente a la Compañía de Defensa de la base, se enfrentó a las avanzadas de la Compañía "B", que se movilizaba por el sudoeste, pisando ya la pista de aterrizaje.

El jefe de sección apoyaba a sus efectivos con el lanzamiento de granadas para fusil "Strim", a modo de pequeño mortero, hasta que se le

ordenó un repliegue a posiciones cercanas a los galpones de esquile, a las afueras del pueblo. En esa oportunidad entregaron sus vidas, cumpliendo fielmente su juramento de soldados aeronáuticos, Mario Ramón Luna, Luis Guillermo Sevilla y Héctor Walter Aguirre, regando con su sangre esta porción de nuestra Patria. También se había perdido contacto con la Compañía "A" del R.I. 12 luego de su repliegue.

Al caer la noche, el jefe de la Fuerza de Tareas "Mercedes" se hallaba rodeado por las tropas británicas. Contaba para organizar el perímetro defensivo de la población, sólo con dos secciones de la Compañía "C" del R.I. 25 y algunos elementos dispersos de otras unidades, estos últimos con poca aptitud para combatir dado el estado de agotamiento en que se hallaban.

El fuego de las armas pesadas británicas había empezado a castigar esta última línea defensiva.

Los artilleros argentinos ~~usan~~ asaban sus cañones casi verticales en la posición de tiro, sobre fracciones inglesas localizadas a 600 u 800 metros delante de las primeras líneas propias.

Siendo las 18:20, cuando finalizábamos nuestra cena, escuché una comunicación del "M-7" con "Nido", confirmando el paso de "palas (helicópteros) propios" por su puesto de observación.

Se trataba del Equipo de Combate "Solari", formado sobre la base de la Compañía "B" del R.I. 12, que había sido segregada en el Monte Dos Hermanas para dar seguridad al Batallón 601 de Aviación de Ejército.

En un riesgoso traslado con todos los helicópteros disponibles (1 "Chinook" de la Fuerza Aérea, 2 A-109 "Augusta" y 7 UH-1H del Ejército), fueron desembarcados unos 6 km al sur de Prado del Ganso, donde comenzaron a ser inmediatamente hostigados por la artillería británica, al percatarse ésta del arribo de estos refuerzos.

Esta acción desorganizó la reunión del equipo de combate con el resto de los efectivos acantonados en la población, que se hallaban prácticamente rodeados por las fuerzas británicas. Finalmente, cuando la fracción logró ponerse en contacto con el jefe de la Fuerza de Tareas, quedó constituida como reserva de ésta, aunque ya no tendría oportunidad de entrar en combate.

En las líneas británicas, en tanto, el comandante de batallón asistía a otro de los momentos claves de la lucha. "...Una hora antes del atardecer el fuego argentino decayó. No habían sido aplastados, pero sí rodeados...", comenta Max Hastings en la pág. 270 de su libro.

Las tropas de Keeble habían alcanzado, luego de luchar con notable eficacia, la zona aledaña de la localidad de Prado del Ganso.

Frente a sí tenía lo que consideraba una formidable línea defensiva, dada la resistencia enfrentada en los combates previos. Sus propios hombres se hallaban agotados por el esfuerzo y la munición —dado el excesivo uso hecho de ella— no abundaba, si bien los helicópteros "Gazelle" continuaban

incesantemente aprovisionándolo. Había además sufrido bajas sustanciales entre sus efectivos.

Debía también hacerse cargo de numerosos prisioneros, muchos de los cuales se hallaban heridos, mientras que sus propios heridos morirían si no los evacuaba urgentemente hacia San Carlos.

Si ordenaba atacar las posiciones argentinas esa noche o a la madrugada siguiente, sus hombres sufrirían grandes pérdidas por efecto de las defensas y de los campos minados.

"...Keeble se comunicó por radio con la Brigada. Antes que nada pidió refuerzos. Preguntó si, en caso de necesidad, podría destruirse el asentamiento. "Sí", contestó Thompson, que accedió de inmediato a despachar la Compañía "J" del 42 de Comandos para que ocuparan una posición que cubría el acceso sur a Prado del Ganso...", pág. 271 de "La Batalla por las Malvinas".

También el Comandante de la Brigada de Comandos 3 le enviaría los siguientes elementos:

- 3 cañones más de 105 mm y 2.000 proyectiles.
- 6 morteros con sus correspondientes proyectiles.
- 1 radar "Cymbeline" de localización de morteros.
- 2 vehículos de oruga BV 202 para transportar y arrastrar cargas.
- Munición para las armas livianas.
- 1 helicóptero "Wesgex" y 1 "Scout" para evacuación de heridos.

Se acordó que a la mañana siguiente se realizaría una demostración de fuego con aviones y artillería para convencer a los argentinos acerca de la conveniencia de rendirse.

"...Se envió un radiograma de tareas al Grupo de Portaaviones pidiendo que se hiciera una demostración con un "Harrier", fuera, pero lo suficientemente cerca de la guarnición argentina como para convencerlos de que los británicos estaban hablando en serio y que de no rendirse, el próximo ataque se lanzaría sobre ellos...", del libro "No Picnic", página 148.

El Mayor Keeble deseaba fervientemente que los argentinos se rindieran, pues de lo contrario la lucha sería durísima.

Existía un problema adicional: qué debía hacer si se veía en la necesidad de destruir la población, donde se albergaban numerosos kelpers. La respuesta de sus superiores fue simple: debería proceder, a costa de la vida de esos indefensos civiles, si ello era necesario para asegurarse la derrota de la guarnición argentina.

Los políticos en Londres querían la victoria; poco podría importarles la vida de 114 kelpers, hombres, mujeres y niños de ascendencia británica, aunque hubiesen proclamado que la "Task Force" había sido despachada para liberarlos.

Los principios que se proclaman para justificar las decisiones de los gobernantes ante la opinión pública son una cosa, y otra muy distinta los verdaderos designios por los cuales se envía a matar o a morir.

Que quede claro, por consiguiente, cuál fue la decisión británica con los pobladores de Prado del Ganso: "FUERON PRACTICAMENTE CONDENADOS A MORIR"; la condena no se ejecutó, porque los argentinos decidieron deponer sus armas antes de sufrir una carnicería inútil.

Mientras tanto los cañones del Teniente Primero Chanampa fueron autorizados a batir las avenidas de aproximación.

Cayó la noche en el istmo, titilaban en la oscuridad, dibujando artificios fantasmales en la niebla y el humo de incendios y explosiones, los haces luminosos de los fuegos automáticos trazantes, sorprendiéndome a veces el estallido de los proyectiles de artillería.

Comenzamos a sentirnos aislados, olvidados en el terreno, la base, no responde a nuestros llamados. Aproximadamente a las 21:30 horas, el Teniente Coronel Piaggi mantuvo una conversación con el jefe de la Agrupación "Litoral" en Puerto Argentino, el General Parada, para imponerle la situación que se estaba viviendo en su guarnición.

Escuetamente, le informó que sus efectivos se hallaban rodeados, hallándose agotados y habiendo sufrido numerosas bajas cuya dimensión no conocía con exactitud aún, que se había reducido sensiblemente el nivel de munición disponible (7,62 mm + regular, 81 mm + sin existencia, 105 mm + 394 proyectiles), que había perdido contacto con la Compañía "A", e ignoraba su situación, que no poseía prácticamente armas de apoyo y que la situación de su flanco oeste era incierta, si bien se había estabilizado en los sectores norte y sur.

Solicitó a su superior que le indicara si había alguna medida a ser adoptada en Puerto Argentino tendiente a revertir esta situación, a lo cual se le respondió que sólo se había previsto el envío del Equipo de Combate "Solari", que por entonces no había llegado al caserío. En las ondulaciones del terreno se observaban fuegos esporádicos de artillería y morteros enemigos, así como de armas automáticas y fusilería de ambas partes.

Poco después el jefe de la Fuerza de Tareas se reunió con el jefe de la Base Aérea para discutir la factibilidad de intentar un repliegue hacia el sur y zafar del cerco enemigo, concluyéndose que este plan era impracticable, especialmente luego de haber llegado a la zona sur los Infantes de Marina del Batallón 42.

Mientras tanto, el General Parada consultó al General Menéndez resolviendo dejar en libertad de acción al Teniente Coronel Piaggi según su apreciación de la situación, para interrumpir el combate en el punto donde su prolongación sólo provocara pérdidas inncesarias de vidas humanas.

El General Menéndez recomienda dignidad en la decisión del cese del fuego y la destrucción de todo el material que pudiera ser empleado por el enemigo.

También el Brigadier Castellanos, jefe del Componente Aéreo, mantiene un breve intercambio con el jefe de la "Cóndor". Su orientación: no deberán sacrificarse estérilmente las vidas de su dependencia, la Fuerza Aérea tiene ya muchas bajas.

A las 22:00 horas se presenta al puesto comando de la F. T. "Mercedes" el jefe del Equipo "Solari", asignándole posiciones de reserva a las afueras del pueblo, su armamento pesado (1 cañón de 105 mm y 2 morteros de 81 mm) habían quedado en el camino, al ser "clavados" por la artillería británica.

Reunión de comandos en el puesto del jefe de base, a fin de tomar una decisión sobre el combate final. Se encontraban presentes: por la B.A.M. "Cóndor" su jefe Vicecomodoro Pedrozo, [redacted] Vicecomodoro [redacted] Costa, el Mayor Tomba [redacted]. Por la Armada el Teniente de Navío Gopcevich Canevari y por la F. T. "Mercedes" el Teniente Coronel Piaggi, su jefe y el Mayor Frontera.

Se discute airadamente cualquier solución táctica, expone sobre la situación de los hombres del Ejército Argentino empeñados en combate el propio jefe de la Fuerza de Tareas.

"...Esto opinaron:

- Mayor Frontera (segundo jefe del R.I. 12): negativo, continuar combatiendo, en homenaje a los muertos en combate.
- [redacted].
- Vicecomodoro Costa (plana mayor de la base): negativo, continuar combatiendo. Propone emplear el Equipo "Solari" (Compañía "B").
- Mayor Tomba: negativo, continuar combatiendo.
- [redacted].
- Teniente de Navío Gopcevich (comandante del "Monsunen"): positivo, cese del fuego y capitulación.
- Vicecomodoro Pedrozo (jefe de la B.A.M. "Cóndor"): negativo, continuar combatiendo.
- Teniente Coronel Piaggi (jefe del R.I. 12): positivo, cese del fuego y capitulación..." (del libro "Ganso Verde", páginas 123 y 124).

Continúan estériles discusiones, presionado por el balance negativo del jefe de la F. T. "Mercedes" en sus exposiciones "...—Desconozco el nivel de instrucción para el combate en localidades de los soldados clase 62 del regimiento, que supongo bajo y superficial. Los de la clase 63 no han recibido, directamente esa instrucción.

El nivel de la organización de las posiciones perimetrales del caserío no es el adecuado a las exigencias de la defensa. La primera línea del sector

norte depende de una "tela de cebolla" de 600 a 800 metros.

Además es posible que exploten los depósitos de combustible. Peligra la vida de la población kelper y no hay posibilidad de evacuarla o protegerla...", Teniente Coronel Piaggi en su libro "Ganso Verde", pág. 112 y 124.

Ante esto el jefe de la B.A.M. "Cóndor" hace suya la resolución del jefe de la F. T. "Mercedes"; siendo el Vicecomodoro Pedrozo más antiguo, se hizo cargo de establecer un contacto con los mandos ingleses a fin de acordar el cese del fuego.

Sábado 29 de mayo

A las 01:00 hs. de este nuevo día, que paradójicamente, recuerda la creación del Ejército Argentino, se resolvió comisionar al señor Eric Goss, residente local, para que se comunicara con el comandante británico a fin de acordar una reunión con el objeto de suspender el fuego.

Los británicos accedieron a un cese del fuego durante la noche y se fijó como punto de reunión el extremo de la pista de la Base Aérea, a las 09:00 horas.

"...Fue una noche tétrica y nerviosa en el istmo. La mayoría de la tropa dormía como podía sin sus bolsas y en medio de un frío penetrante. Algunos buscaron refugio en lo que parecían pozos de zorro, para descubrir al amanecer que eran cráteres de minas hechas estallar por vacas sueltas.

Ambas partes eran conscientes de ser sobrevivientes de una experiencia mortífera. "Disparen solamente si antes les disparan a ustedes", ordenó Keeble a su gente esa noche. Las horas de oscuridad pasaron en un incómodo silencio...", Max Hastings, "La Batalla por las Malvinas", página 272.

Con la primera luz del nuevo día, el Mayor Keeble comenzó a poner en práctica su plan. A su pedido el Capitán Rod Bell (nacido en Costa Rica, hijo de un funcionario británico de la ONU, se había incorporado a la Infantería de Marina hablando mejor español que inglés), había seleccionado a dos Suboficiales prisioneros. Estos fueron llevados a la cumbre de la loma ubicada al frente del campo aéreo con una bandera blanca y una carta en castellano escrita por Bell, según órdenes de Keeble "...Decía así:

"Al Comandante, Fuerzas Argentinas, Prado de los Gansos, del Comandante, Fuerzas Británicas, Sector Prado de los Gansos. Opciones Militares.

Hemos enviado a usted un Pow (prisionero de guerra) protegido por bandera blanca de tregua para que sea portador de las siguientes opciones militares:

1. Que rinda sus fuerzas a nosotros saliendo del caserío, formando al modo militar, despojándose de sus cascos y dejando en tierra sus armas. Nos dará la primera información de esta intención devolviendo al Pow bajo la bandera blanca, portador de la información respecto de formalidades, no después de las 08:30, hora local.

2. Se niega usted a rendirse y asume las inevitables consecuencias. Dará cuenta de esta intención devolviendo al Pow sin su bandera blanca, si bien se respetará su neutralidad, no después de las 08:30, hora local.

3. En este caso, y de acuerdo con los términos de las Convenciones de Ginebra y el Derecho Militar, se hará usted responsable por la suerte de todos los civiles de Prado de los Gansos y nosotros, de acuerdo con ese derecho, le anticipamos nuestra intención de bombardear Prado de los Gansos".

Firmado: "C. Keeble".

Comandante, Fuerzas Británicas en el Sector de Prado de los Gansos.

29 de mayo de 1982...".

Este mensaje, que no deja dudas, respecto de la importancia que tenían los kelpers para los británicos, aparece en la página 149 del libro "No Picnic", escrito por el General Thompson.

Previamente, el Vicecomodoro Pedrozo había sido advertido que los dos prisioneros llevarían el ultimátun, usando el enlace radial de las islas entre el señor Miller, de Puerto San Carlos, y el señor Goss, gerente del Establecimiento de Prado de los Gansos.

Los prisioneros debían regresar en un plazo de una hora, de lo contrario los británicos darían por supuesto que los argentinos se disponían a seguir luchando y hacerse responsables de la muerte segura de los civiles.

El Vicecomodoro Pedrozo, el Teniente Coronel Piaggi y el Teniente de Navío Gopcevich, quien enarbolaba una bandera blanca intercambiaban ideas al leer la nota traída por los dos Suboficiales, resolviendo aceptar los términos expresados en el ultimátun, a fin de posibilitar el inicio de las negociaciones; de inmediato los dos prisioneros caminaron hacia las líneas enemigas.

El cielo estaba nublado y había comenzado a llover ligeramente, por momentos caía escarchilla.

Aproximadamente a las 10:00 se apersonaron en las inmediaciones de la casilla de meteorología, el Mayor Keeble, el Capitán Rod Bell (intérprete), el Mayor Tony Rice y los periodistas Robert Fox (BBC) y David Norris (Daily Mail), como testigos civiles.

El jefe de la Guarnición Argentina solicita información de su personal herido o muerto que había quedado en campo inglés, respondiendo Keeble que están recibiendo la atención debida.

Se establecen los términos de la rendición, el jefe de la B.A.M. "Cóndor", insiste que deberá ser con dignidad, accediendo a ello, el jefe de los paracaidistas, inclusive les permite una formación a tal efecto. Se acuerdan aspectos generales y de detalle, relacionados con:

- Cese del fuego, ratificación del acuerdo vigente desde la 01:00 hora.
- Rendición, con presentación de efectivos, a las 12:00 horas.

- Atención y evacuación al continente de bajas argentinas.
- Trato de prisioneros de guerra, en particular el mantenimiento de las fracciones orgánicas bajo sus mandos naturales.
- Transporte de los efectivos, a la brevedad, a puerto continental.
- Colaboración de nuestras tropas para el levantamiento de los campos minados.
- Vigencia de la legislación de la Convención de Ginebra.

A las 11:05 terminada la reunión; argentinos e ingleses regresaron a sus posiciones a fin de implementar las medidas para cumplir los acuerdos tomados.

Siendo las 11:50 formaron los efectivos de la "Cóndor", para recibir la última arenga de su jefe, luego de cantar el Himno Nacional, gritaron ¡Viva la Patria! y de inmediato el Vicecomodoro presentó sus efectivos al Mayor Keeble, entregándole su pistola y correaje; el personal hizo lo propio con el suyo, dejándolo caer al piso, junto con sus cascos.

Minutos más tarde, la F. T. "Mercedes" rindió sus efectivos ante el jefe del 2do. de Paracaidistas.

Soldados británicos conducían a los prisioneros hacia un galpón de esquila; mientras el Capitán Bell les daba directivas de disciplina, racionamiento, y les recordaba aspectos del Convenio de Ginebra. Los dos jefes, Pedrozo y Piaggi fueron transportados en helicóptero hacia San Carlos.

Mientras tanto,el General Julian Thompson recibía a las 12:42 horas, un mensaje de la artillería "la bandera británica acaba de ser izada en el Establecimiento Prado de los Gansos".

El Istmo de Darwin había sido retomado por la fuerzas de la "Task Force", 52 argentinos y 17 británicos (estos últimos según fuentes del Reino Unido) perdieron la vida en el combate y fueron sepultados allí; el General Thompson, menciona en su obra que las bajas británicas habrían sido de 20 hombres, añadiendo así una nueva incoherencia a las controvertidas cifras oficiales británicas.

Cabe añadir que ningún argentino que luchó en Darwin, considera real la cifra de bajas enemigas. Los primeros anuncios en la prensa, señalaban que "450 paracaidistas habían derrotado a 1.400 efectivos argentinos", y si bien estos guarismos se fueron corrigiendo lentamente con el transcurso del tiempo, jamás se dijo la verdad.

Porque lo que no mencionaron los británicos, fue que en realidad la proporción numérica no era desigual, que en la Guarnición Argentina, amén de los problemas sufridos por sus hombres en el despliegue (Capítulos I, II y III del libro "Ganso Verde"), la gran mayoría no se hallaba en condiciones psicofísicas de combatir.

Omitieron aclarar, los ingleses, que los 202 efectivos de la Base Aérea

no debían computarse como personal combatiente de la infantería, que los 132 del Equipo de Combate "Solari" no entraron en combate, que cuando hubo fracciones argentinas excepcionalmente conducidas, a pesar de todos los problemas mencionados, lucharon mano a mano y llegaron a rechazar los ataques de los boinas rojas infligiéndoles numerosas bajas, cuyas exactas cifras se hallan hoy disimuladas bajo el rótulo "Secreto Militar" (según fuentes británicas reservadas 120 hombres fallecieron en la acción), "La Guerra Inaudita", pág. 407.

Tampoco se mencionó muy explícitamente que el 2do. Batallón se vio en la necesidad de pedir refuerzos, y que estuvo logísticamente superabastecido para atender sus necesidades de fuego, peligrando el poder combativo de la Brigada de Comandos 3 (pág. 151 del libro "No Picnic").

En definitiva, tampoco se aclaró debidamente que la Unidad que se trasladó a las Islas Malvinas y formó parte de la Fuerza de Tareas "Mercedes", no estaba preparada para combatir, sino que fue trasladada apresuradamente con la idea de disuadir, de hacer abultadas las cifras de los defensores.

No trato de disminuir la validez de la victoria de los boinas rojas británicos en Darwin, que hicieron lo que debieron hacer, sin ser responsables en absoluto de las falencias de aquéllos a quienes debieron enfrentar en el combate, demostrando un profesionalismo y una conducción de sus cuadros dignos de admiración.

No son ellos tampoco responsables del uso poco veraz de la información y de la realidad en que incurrieron las autoridades británicas, pero que quede claro que las cifras mencionadas han sido producto de maquinaciones y fábulas no ajustadas a la verdad y llenas de acción psicológica.

Por estas razones, espero que la historia recoja la verdad que, lo que hizo la F. T. "Mercedes", fue más de lo que humanamente podía esperarse de ella.

Porque de haber sido adiestrada y preparada convenientemente, tal como lo fue la Unidad que debieron enfrentar, otra habría sido la historia del combate por el Istmo de Darwin.

Antes de continuar con el relato de las acciones de este día triste para las Armas de la Patria, tan triste como el plomizo cielo que cubría por completo toda la región, aclararé ciertas críticas leídas en algunas publicaciones y por parte de ciertos sectores que en algunos casos llegaron a conocimiento público sobre la actuación de la Fuerza Aérea Argentina en el apoyo de fuego a las fuerzas terrestres en el combate de Prado del Ganso-Darwin.

He aquí una breve mención de ellas:

- Los "Pucará" sólo operaron en dos oportunidades.
- Los cazabombarderos ("A-4" y "M-V") con mayor capacidad destructiva no operaron esos días.
- La F.A.A. no logró la superioridad aérea necesaria para el desarrollo de los combates terrestres.

No es el caso de proceder a rebatir estas críticas, ni a justificar lo que la F.A.A. hizo o no hizo en las acciones bélicas en el istmo de Darwin. No me corresponde además constituirme en juez y parte, expresando mi opinión, la que queda en manos de la historia. Es por ello que he seleccionado algunos párrafos del libro "La Guerra Inaudita", a fin de aclarar las dudas, o críticas más arriba mencionadas.

"...La situación que había comenzado a vivir la Guarnición de Darwin-Prado del Ganso desde el día 27, provocó consternación y honda preocupación en el comando de la F.A.S. en Comodoro Rivadavia. Los últimos reportes indicaban que las tropas británicas habían iniciado un ataque a las 06:00 hs. de la mañana, teniéndose conocimiento de la presencia de buques enemigos realizando fuego naval sobre las posiciones argentinas.

Con la mayor parte de los aviones disponibles, se dispuso la emisión de 10 órdenes fragmentarias para apoyar a los defensores de la amenazada guarnición.Despegaron así, a partir de las 11:35 hs, 2 escuadrillas de "A4-C", 2 de "A4-B", 1 de "M-V" y 1 de "IA-58", todas con la misión de dirigirse a Darwin para atacar a las posiciones y buques enemigos en la zona. También lo hicieron una escuadrilla de "A4-Q", 2 "KC-130" y 1 "C-130H", este último con la misión de hallar unidades navales británicas para dirigir a la aviación de ataque propia.

Sin embargo, las condiciones meteorológicas no eran en absoluto favorables para la operación aérea, ya que las islas estaban afectadas por un centro de baja presión que producía precipitaciones, nubes bajas, nieblas y escasa visibilidad. Un clima lluvioso, húmedo, frío y ventoso era el marco del combate que se desarrollaba allí abajo. Ninguna de las escuadrillas tuvo oportunidad de lanzar sus armas y debieron regresar sin haber podido cumplir con el objetivo. De esta forma, el único efecto visible producido por la proximidad de los aviones propios, fue el retiro de la fragata que realizaba fuego de hostigamiento, ya que sus órdenes la limitaban a hacer fuego naval mientras no hubiese aviones argentinos en las proximidades, por lo que se alejó a las más seguras aguas de la Bahía San Carlos.

Tres "Pucará" que despegaron de Santa Cruz a las 11:18 hs., arribaron a Puerto Argentino a las 13:45 hs., sumándose así a la dotación de aviones "IA-58" de las islas. Sobrevolaron Darwin con la intención de arrojar sus armas, lo cual no pudieron hacer por falta de visibilidad.

Pero la unidad aérea que tendría más actividad fue el Escuadrón "Pucará", que había sido desplegado a Puerto Argentino dada la gran vulnerabilidad que presentaba el aeródromo de la Base "Cóndor" en Darwin, donde los repetidos ataques aéreos y navales habían dejado a numerosos aviones fuera de servicio en tierra...".

Para continuar el análisis, Max Hastings, en su libro "La Batalla por las Malvinas",al respecto escribió "...Los Harriers de la flota no pudieron despegar por la niebla y las condiciones del mar, pero en cambio 2 "Pucará"

argentinos comenzaron a atacar la línea de fuego británica poco después del amanecer..." (pág. 267).

"Señor de los ejércitos altivos
tú que estás en el bronce y sos ejemplo
que en la Argentina Historia sos cautivo
del vocablo mejor, del mejor templo...
Tú el egregio, tú el máximo elegido
como modelo insigne de la Historia
¿has puesto tu mirada honda y profunda
en pos de mis guerreros en el istmo?

Marta Pérez Dematteis
del poema "Soledad y yo" - 1984

CAPITULO IX

"EVASION Y RESCATE"

Evasión - Definición: "Será la actitud que deba adoptar el soldado, cuando queda aislado, detrás de las líneas enemigas, para no caer prisionero y poder regresar a la propia Unidad".
Técnica de evasión: la más simple será la de mantenerse fuera de las vistas del enemigo. Ello exigirá la aplicación de lo aprendido en cuanto a: evitar determinados puntos o zonas, emplear el terreno y condiciones meteorológicas desfavorables, cuidar la concentración, etc...".

del Manual de Combate del Cuerpo de Cadetes de la E.A.M.

"...A medida que nos acercábamos a Puerto Argentino, nos invadía esa hermosa sensación de satisfacción que nos daba la seguridad del deber cumplido y de que los padres de ese Alférez y esos soldados, los volverían a besar en el futuro...".

Capítulo XXV, "Dios y Los Halcones"

Otra vez el silencio, otra vez el viento del sur cargado de una fría llovizna fue dueño de Lafonia, atrás quedaban las duras horas del combate final. Para unos, era dolor por la muerte de sus camaradas, por las heridas abiertas en su carne, porque ondeaba en el indomable viento austral otra vez la bandera británica, otros no querían volver sus ojos al mástil de la base, les parecía mentira que no estuviera la celeste y blanca y para el enemigo era alegría, que sólo el soldado profesional entiende, la del triunfo, aunque sea en medio de la brutalidad propia de la guerra.

Y allí nos encontrábamos los tres; el P.O.A. "Biguá" aún mantenía su zona soberana, aún presentaba batalla, allí seguíamos cumpliendo con la tarea asignada. Más solos que nunca, los tres preguntándonos qué haríamos, habíamos perdido totalmente el contacto con la base, más aún no habíamos recibido ninguna información ni orden que esclareciera nuestra situación, nos sabíamos libres, combatientes, pero sin mandos naturales, por lo que comenzamos a tejer hipótesis sobre la suerte corrida del personal de la "Cóndor", y las alternativas que tendríamos que resolver en un territorio que ya era del enemigo.

Ordené de inmediato preparar una buena comida caliente, ya que por los acontecimientos vividos se nos había hecho bastante difícil ocuparnos de ello; mientras tanto revisé la batería del equipo, la cual estaba en buen estado de carga, y al horario establecido de rutina comencé a llamar al P.O.A. M-7, pues deducía que ellos tampoco habrían caído prisioneros.

El resultado fue negativo, nadie contestaba a nuestro llamado, comenzábamos a preocuparnos a medida que el día avanzaba.

Desde hacía varias horas advertimos la presencia de numerosos helicópteros "Sea King" y otros de menor porte; aparecían desde una dirección aproximada a San Carlos, la mayoría con carga suspendida, era escalofriante la magnitud de esas operaciones.

Trataba de anotar en un cuaderno la mayoría de los detalles, el tipo de helicóptero, si era carga en bultos o una pieza de artillería, sabía la importancia de esta información, pues anidaba en nosotros el espíritu de seguir combatiendo y algún día presentarme en algún puesto comando y entregar todo lo observado.

La noche llegó muy pronto pues el tiempo empeoró con viento de mayor intensidad acompañado de aguanieve; manteniendo los mismos turnos de vigilancia anteriores, nos preparamos a pasar esa noche llena de incertidumbre, miedo y matizada con comentarios sobre nuestra situación y lo que cada uno apreciaba como aconsejable para tratar de evadirnos; les explicaba que había momentos adecuados para ello, si no podíamos comunicarnos al día siguiente analizaríamos todos estos detalles, preparando la evasión e intentar acercarnos a la costa, tratando de acortar la distancia con Puerto Argentino.

Mientras tanto nuestros camaradas de la "Cóndor" y de la F. T. "Mercedes", fueron acantonados en calidad de prisioneros de guerra en los galpones y corrales, los jefes respectivos fueron llevados en helicóptero a San Carlos para iniciar sus interrogatorios.

Domingo 30 de mayo

Desde muy temprano comenzaron los vuelos de los helicópteros ingleses, consolidando las posiciones de Darwin y Prado del Ganso.

Progresivamente los vuelos de los "Gazelle" y "Scout" se acercaban más a nuestra posición, los aparatos británicos aumentaban sus radios de exploración y reconocimiento.

En vano resultaron las comunicaciones con el M-7, las intentábamos en las dos frecuencias, la establecida para el día y la del anterior, temiendo alguna descordinación, propia de sentirnos aislados.

Como no teníamos carta topográfica de la región, en una hoja del cuaderno, y con el aporte de los tres, dibujamos los principales accidentes geográficos del istmo, recordando los vuelos en los "Bell" de la base. Coincidíamos que no podíamos replegar a Puerto Argentino, ya que el Seno de

Choiseul, nos impedía el paso, a la otra porción de la Isla Soledad, el único posible era a través del territorio enemigo; por lo que intentaría en todo ese día establecer contacto con los amigos del "M-7", y preparar para el día siguiente el abandono de nuestra posición hacia el interior de la isla, por lo que comenzamos a preparar el equipo y a seleccionar las mejores "latas" de comida.

Los tres almorzamos "fuerte", teniendo en cuenta las próximas circunstancias que tendríamos que vivir. A las 14:00 horas, como de costumbre comencé a llamar al otro P.O.A., que suponíamos continuaba operando, muy cerca del Choiseul.

—Mike 7 - Biguá!!

—Mike 7 - Biguá!!

y continuaba segundos después, esperando ansiosamente una respuesta que no llegaba.

—Mike 7 - Biguá!!

—Siete - siete - Biguá!!! (Biguá, aquí Mike 7.)

y con una alegría muy difícil de describir, los tres escuchamos esas palabras esperadas durante tanto tiempo.

—Prosiga Biguá, prosiga Biguá, lo recibo muy, muy débil y entrecortado, aumente, aumente scuelch!!

Continuamos dialogando a viva voz contándonos que nos estuvimos buscando en las frecuencias todo este tiempo, además de alegrarnos mutuamente que estuviéramos bien, a pesar de haber perdido a nuestra querida Base "Cóndor" y a nuestros camaradas; ellos comunicarían a Puerto Argentino nuestra situación, coordinamos encontrarnos nuevamente a la siguiente "hora-par", recomendándome cuidar las baterías.

Al finalizar la comunicación los tres nos abrazamos inmersos en una desbordante alegría, no era para menos, continuábamos en batalla, nuestros mandos tomarían una decisión o nos ordenarían alguna tarea a nuestro querido P.O.A. "Biguá".

El tiempo empeoró notablemente, el frío era intenso, comenzó a caer "garrotillo" y aguanieve, el viento helado hacía más insoportable la permanencia fuera de los refugios. Los ingleses paulatinamente comenzaron a suspender sus tareas con helicópteros; nubarrones oscuros avanzaban desde las montañas anunciando más frío aún. Anciosamente esperábamos la hora para establecer nuevamente el enlace con el Alférez Egurza y Andy Gazo responsables del "M-7".

A pesar del fuerte viento y el garrotillo que nos golpeaba a las 16:00 horas lanzamos nuestro llamado al aire, el mismo fue respondido luego de varios intentos, que nos hacían revivir horas pasadas temiendo que algo había ocurrido a nuestros camaradas del "Mike-7".

En síntesis me informaron que al día siguiente a las 08:00 horas un helicóptero nos evacuaría en la posición "Vasco", si fallábamos debíamos mantenernos allí para otro intento al día siguiente, de acuerdo a la evolución del avance inglés en la zona.

Mientras escuchaba la orden, veía las caras de asombro de mis dos soldados atentos a la conversación con el "M-7".

Ni bien cortamos el enlace, comenzamos a equiparnos y tratamos de comer algo, en particular hacíamos todo muy nerviosos, la orden fue muy clara, había una sola alternativa de recuperación, si fallaba la del día siguiente se vería muy restringida, debido al avance que experimentaban las fuerzas inglesas en nuestra zona, además teníamos una hora de luz para ultimar todo. Mientras tanto les explicaba a mis soldados que tendríamos una noche sin luna, que nos ayudaría mucho, igualmente las condiciones de meteorología eran óptimas para una evasión.

Repartimos la comida, los tres llevaríamos raciones para aproximadamente tres días, luego tendríamos que poner en práctica técnicas de supervivencia, claro está si el helicóptero no venía, además cada uno llevó medias secas, una manta-poncho, ropa de abrigo que considerara necesaria, y recipientes plásticos para juntar agua.

Coloqué mi Biblia, que me acompañó todos los días en el bolsillo de mi pantalón, junto a la Cruz de Acampado.

Revisamos nuestros fusiles, los cargamos y les colocamos el seguro, hice lo mismo con la pistola, a las granadas de mano las ubiqué en los bolsillos superiores de la "garibaldina" de invierno. El soldado Coronel tuvo la genial idea de llevar una botella de ginebra, la cual nos fue muy útil con el correr de la noche helada.

Para alegría nuestra, comenzó a nevar, el viento arremolinaba grandes copos de nieve, el cielo se cubrió con enormes nubes oscuras; digo para alegría, pues esto restringió el vuelo de los helicópteros enemigos. Una experiencia nueva también para mis soldados, pues los dos oriundos de provincias norteñas nunca habían visto esta manifestación de la naturaleza.

Miramos por última vez a nuestras queridas carpas que nos albergaron tantos días, como despidiéndonos, les arreglamos las redes para protegerlas de las vistas enemigas y comenzamos la marcha hacia el este; la tarde moría, un fuerte viento helado, más frío que nunca golpeaba nuestros rostros.

Yo a la cabeza, seguido por Morales y cerrando el paso Coronel, tres integrantes de la B.A.M. "Cóndor", iniciaban la última misión en la zona de Lafonia. Como si fuera una película pasaban ante mí imágenes y consejos de mis instructores en la materia "combate", los debía poner en práctica para llegar a tiempo a "Vasco", sin ser descubierto por el enemigo.

Marchábamos por las zonas bajas, protegidos por las lomas, de esta manera no recortábamos nuestra figura en el horizonte llano, sin obstáculos naturales, donde una figura de un soldado era fácil blanco de un experto en

DAGHERS. MLV

combate nocturno, como lo eran las "fuerzas especiales" del enemigo.

Pero esas zonas bajas por lo general eran verdaderos "campos de arroz", por arriba veíamos pasto, y abajo todo estaba anegado, tratábamos de hacer el menor ruido posible, el agua superaba la caña de nuestros borceguíes, empapando nuestros calzados.

El fuerte viento empujaba a los nubarrones dejando ver pedazos de cielo, momento que era aprovechado para observar a la "Cruz del Sur" y así determinar los puntos cardinales y corregir nuestro rumbo, siempre lo dije y lo sostengo hoy, Dios era nuestro navegante, pues sin brújulas ni cartas de la de noche zona, con un solo croquis hecho por nosotros debíamos cruzar Lafonia y llegar al Seno de Choiseul, en un terreno totalmente desconocido, es por ello que de a ratos, el cielo se abría brevemente para mostrarnos las estrellas.

Hacía muchísimo frío, la nieve había comenzado a acumularse en las mochilas, nuestros cuerpos les ofrecían buen resguardo, pero aunque sea difícil de creer, los tres comentábamos que sentíamos calor, a pesar de tener las piernas mojadas y nuestras espaldas blancas de nieve.

Bebíamos el agua helada de los arroyos, en uno de ellos resbalé y sentí un fuerte dolor en la cadera, es que en las islas los riachos de las turberas cuyo origen generalmente son vertientes, son muy difíciles de ver pues serpentean entre los pastos y no son muy anchos, pero sí profundos.

Habíamos marchado casi cuatro horas, cuando de repente escuchamos voces a la izquierda de nuestra dirección de avance; hicimos cuerpo a tierra, sin duda se trataba de algún grupo propio o enemigo, así que debíamos andar con cautela. Los dos soldados se arrastraron hasta quedar junto a mí, en voz baja nos consultábamos la distancia en que estarían, pues la noche insular es muy cerrada, más aún nevando; las voces continuaban, pero el viento hacía producir falsos sonidos en nuestros cubrecabezas, creyendo oir otras cosas, así que me saqué el pasamontaña, todos mis movimientos eran imitados por los soldados, que como yo estaban muy tensos empuñando sus fusiles.

Son momentos muy difíciles, el corazón parece que estalla en el pecho, las manos transpiran y uno entra en una excitación generalizada.

Recomendé a Morales y Coronel no abrir fuego, si yo no lo hacía antes, pues delatarían nuestra posición y sería muy difícil cumplir con la misión del día siguiente, debíamos mantenernos a la espera pues no sabíamos si realmente eran ingleses o era alguna fracción rezagada de Ejército que operaba en nuestra zona.

No terminaban de pasar en mí estos pensamientos cuando un fuerte ruido, propio del encendido de una turbina lleno el "pesado" silencio; nos sorprendió a los tres, ya sin dudas se trataba de una patrulla enemiga, pues nuestros helicópteros no estaban en condiciones de operar en la noche.

Sentimos otras voces y el ruido fue creciendo con la potencia en aumento del motor; luego delante de nosotros se presentó la majestuosa

figura, en contraste con la noche de un "Sea King". Nos pegamos más a la turba, como queriendo hundirnos en las raíces de los pastos, buscando esa protección que el terreno de Malvinas no brinda al combatiente, lo escuchamos cómo se perdía en la oscuridad.

Esperamos unos minutos más, nos incorporamos y sigilosamente continuamos la marcha hacia el este, hacia el Choiseul, buscando el puesto "Vasco". De aquí en más cada movimiento lo medíamos en extremo, como así también nos tentábamos a abrir fuego a cuanta cosa se moviera a nuestro alrededor, y la mayoría de las veces se trataba de grupos de ovejas acostadas, al resguardo de un montículo, pasando esa fría noche.

La botella de ginebra que recomendó llevar el soldado Coronel fue muy solicitada por los tres, en los descansos un buen trago nos daba ánimo ante el frío.

Habían pasado unas horas luego de aquél fortuito encuentro con la patrulla helitransportada británica, cuando descubrimos al subir una loma que estábamos muy cerca del pueblo de Pradera del Ganso, pues veíamos algunas luces, ruido de motores, seguramente de los grupos electrógenos, hasta oímos ladrar a los perros ovejeros.

Habíamos navegado mal, nuestro rumbo equivocado había sido el N.E.; pero a pesar del error, tendríamos que estar muy cerca del canal, por la posición de las luces, así que comenzamos a buscar la costa acantilada del Choiseul; aquí tuve miedo a equivocarme, ya que en esta zona existen grandes entradas de agua parecidas a fiordos, o también lagunas, que podrían hacerme cometer un error, pero seguíamos confiados a ese navegante que nos guiaba desde el cielo.

Caminamos unos minutos y apareció una costa y algunas islas en el interior de lo que nos pareció un canal; bajamos hasta la playa que era de "fondo marino", la marea la estaba cubriendo y con alegría descubrimos que era agua de mar.

Teniendo a las dos o tres lucecitas de Pradera del Ganso a nuestras espaldas comenzamos a marchar siguiendo el sinuoso contorno de la orilla descubierta. Con el transcurso del tiempo la costa se nos fue haciendo familiar, lo mismo que los islotes en el interior del canal.

En un recodo descubrimos dos botes de madera con sus respectivos pares de remos, estuvimos tentados a cruzar hacia la otra orilla, pero sobre mí pesaba la responsabilidad de cumplir con la orden impartida, el punto de recuperación era "Vasco", y allí tendríamos que encontrarnos a las 08:00 horas de este nuevo día que estaba por comenzar.

Lunes 31 de mayo

La nieve caída casi superaba la caña de nuestros borceguíes, ésta hacía más difícil la marcha, ya que en la parte superior de los acantilados existen zonas cubiertas con líquenes y musgos, agrupados en formaciones

como grandes "hormigueros" de nuestras pampas, muy resbaladizos y difíciles de caminar sobre ellos, todo este terreno de características tan particulares estaba cubierto con la capa nívea.

Coronel, que cerraba la marcha, sufrió una caída, torciéndose un tobillo, lo que nos producía una demora en nuestros cálculos, los descansos fueron más frecuentes a fin de permitirle al soldado recuperarse.

En los lugares que el terreno era muy abrupto, efectuábamos un amplio rodeo, inclusive marchando por la playa. Era en estos momentos, cuando el cansancio y la incertidumbre, de estar haciendo bien o mal las cosas, se apoderaban de mí, recordaba mis años de cadete, a mis Oficiales instructores inculcándome la voluntad de vencer que debe tener cada integrante de la Fuerza Aérea, fundada principalmente en el espíritu de sacrificio que debe anidar en cada uno de nosotros. También a veces buscaba fuerzas en una oración dirigida a nuestro Navegante Nocturno, que está más allá de las oscuras nubes.

La imagen de los tres caminando sobre la nieve, dejando grotescas huellas, se asemejaban a aquellas fotografías del "frente ruso" de la Segunda Guerra Mundial.

En las pausas trataba de convencer al soldado Coronel, que cuanto más aguantara su dolor, más cerca estaríamos del punto de recuperación, y de esta manera la operación resultaría exitosa. Al tiempo de reiniciar la marcha, se fue quedando aún más, así que decidí pasar la noche en ese lugar, esperar el amanecer y determinar cuánto nos separaba de "Vasco".

Estiramos una manta-poncho en el suelo, previamente eliminamos la nieve del piso, se acostó Coronel en ella, nosotros en cada extremo y nos cubrimos los tres con las otras dos mantas que quedaban, y para darle un poco de altura a este refugio, ubicamos las mochilas en el extremo de nuestras cabezas; en el interior encendí la linterna, coloqué la alarma de mi reloj a las 08:00 horas, en la que debía comunicarme con el "M-7"; y nos dedicamos a descansar, afuera la nieve caía constantemente.

El calor de nuestros cuerpos fue calentando el ambiente de este improvisado "iglú" y aunque no quería, de a ratos me dormía, escuchaba el ronquido de los dos soldados que muy cansados disfrutaban del sueño, yo debía estar atento, pues no sabía cuán cerca estaba de las primeras líneas enemigas.

Antes que el reloj me anunciara la hora, decidí salir a recorrer el terreno, pues la incertidumbre de no saber en qué lugar estaba me dominaba, y con sorpresa descubrí, que el techo estaba totalmente helado, durísimo, la nieve caída sobre las mantas se había congelado debido a una fuerte helada que cayó en la madrugada, tratando de no "quebrar" los bloques de hielo salí del refugio.

Todo el terreno estaba inmaculadamente blanco y liso, el cielo totalmente despejado y las estrellas brillaban como nunca, era un espectáculo

hermoso, miré hacia el canal, ahora con más luz tenía la certeza que realmente era el Choiseul, el silencio era absoluto, decidí regresar con los soldados, pues el frío era muy intenso, esperaría el amanecer, con más claridad para así determinar el exacto lugar en que estábamos. En el camino observé a lo lejos un alambrado, me desorientó un poco, pues éstos son muy raros allá.

Les dije a Morales y Coronel, que tenían que tener cuidado de no "rajar" el techo, ya que nos serviría como "camuflaje" durante las primeras horas del día hasta la llegada del helicóptero. Luego me dormí; faltaban apenas unas horas.

La alarma sonó, de inmediato salí con el equipo de comunicaciones, que para economizar batería había dormido entre nosotros, y estaba bien "tibiecito".

Esperaba que el "M-7" hubiera cambiado de frecuencia a la medianoche como estaba establecido y lancé mi primer llamado al aire mientras el horizonte se teñía de rojo y las aves marinas saludaban a la primera nevada del invierno.

Varias veces llamé sin obtener respuestas del otro P.O.A., así que dicidí cambiar a la frecuencia "vieja", también los resultados fueron negativos; Coronel me dijo que se sentía en condiciones de continuar la marcha, le expliqué que caminar por este terreno y en estas condiciones iba a ser muy peligroso, el enemigo no tardaría en ubicarnos por las huellas, debíamos esperar un poco más.

Me comuniqué nuevamente utilizando la frecuencia del día y con alegría escuché el ¡Adelante Biguá!! del "M-7" respondiendo a mi llamado.

Ellos se alegraban mucho de oirme, pues pensaban que habíamos muerto de frío durante la noche, me comunicaron que el helicóptero había despegado de Puerto Argentino y estimaba estar en "Vasco" dentro de una hora aproximadamente.

Les expliqué mi imposibilidad de llegar al punto de recuperación, pero creía no estar muy lejos, les dí referencias de las islas, del alambrado, del acantilado, para que fueran transmitidas al helicóptero y ayudaran así a nuestra localización, me solicitaron que no utilizara el equipo de radio más de lo necesario ya que el enemigo nos podría localizar fácilmente, los dos puestos mantendríamos los equipos encendidos hasta la recuperación, teniendo muy en cuenta lo anterior.

Borramos las huellas y otra vez nos metimos en el refugio, comimos una tableta de chocolate que sabía deliciosa; al aclarar aún más la bruma se fue disipando y descubrí que estábamos muy cerca de Pradera del Ganso, sinceramente en ese momento pensé que no nos recuperarían, era casi imposible, la tripulación no se iba a arriesgar a volar tan cerca de las fuerzas británicas armados solamente con cuatro ametralladoras de 7,62 mm.

Quedé paralizado cuando en las lentes aparecieron tres "Sea King"

sobrevolando las islas que se encuentran al final del estrecho, les comuniqué a los soldados lo que estaba viendo, para que ellos se mantuvieran atentos escuchando si se producía un llamado en el equipo. Los tres grandes helicópteros volaban escalonadamente en misión de reconocimiento seguramente, cuando el viento lo permitía escuchábamos el ruido de sus motores; se elevaban, descendían, aumentando sus radios de reconocimiento cada vez más. Tomé la decisión y rompí el "silencio de radio", me comuniqué con el "M-7" informándole el accionar de los tres "Sea King". Muy lacónicamente me sugirieron no realizar estos comentarios pues al no estar en "Vasco" y con esas "novedades", no ayudaría en nada a mi recuperación, me sugirieron informar solamente cuando los "palas" sobrevuelen mi posición. Debo destacar, que todas nuestras comunicaciones eran muy breves, utilizando siempre un código establecido.

Muy nerviosos los tres seguíamos dentro de nuestro refugio, que tenía ahora el techo corrido para poder observar mejor. No abandonaba el accionar de los helicópteros en ningún momento, el aire frío se metía entre las lentes y mis ojos, haciéndome lagrimear; ahí estaban, como buscándonos, como sabiendo que la "Cóndor" aún luchaba.

A las 09:00 horas aproximadamente el "M-7" me llamó diciéndome que el "pala" (helicóptero) estaba en su puesto para iniciar la fase final del vuelo, y que cruzarían el canal dentro de 15 minutos, se montarían sobre nuestra orilla para buscarnos.

Mientras escuchaba esto, Morales me avisó que dos helicópteros se desprendieron de la formación y se dirigían por el canal; no lo dudé y le dije al "M-7" la novedad, no sabía si el helicóptero nuestro me recibiría, no podía arriesgar la vida de esta tripulación, el silencio se rompió con un —confirme - confirme Biguá!! por parte de nuestro "Bell", mi respuesta fue cortante —negativo, no crucen, hay palas enemigas, corto, corto!!!

—Copiado, no vamos, esperamos informe retirada Biguá!!

La sección de "Sea King" se acercó más, fueron minutos que no pasaban nunca, los tres agarramos nuestros fusiles "FAL", parecía que se acercaba el fin.

Sobrevolaron unas islas que tenían bastante pastos durante un tiempo, uno de ellos sobrevolaba el acantilado que teníamos al frente y un poco más abajo de nosotros, el ruido de sus turbinas no apagaban los latidos de nuestros corazones, y por fin cambiaron de rumbo dirigiéndose hacia Pradera del Ganso, los seguí hasta perderlos, revisé minuciosamente esa porción de cielo, no había nada volando.

Con gran euforia comuniqué al "M-7" y al "Bell", que los helicópteros se habían retirado. La tripulación decidió por lo tanto cruzar el canal casi en su mitad, lo más lejos posible.

Cuando el "~~H-35~~" se deslizó por entre los acantilados de la abrupta costa del Choiseul, a lo lejos escuchábamos ese ruido tan característico de los

"TORDO" (x)

(x) Indicativo que usaba el helic en esta misión.-

"Bell" "golpeando" el aire.

El ruido del helicóptero aumentaba, al igual que nuestra ansiedad.

—Vamos Pala, vamos que falta poco, los escucho cerca.

—Biguá - Pala! estamos sin "jugo" (combustible) atento!!

Son momentos difíciles de explicar en palabras, las imágenes y recuerdos más ricos quedarán durmiendo en el libro de la vida de cada uno de nosotros; ahí estaban nuestros camaradas buscándonos, sin encontrarnos, "arrastrándose" entre la nieve.

—Pala ve el alambrado que llega hasta la playa?

—Afirmativo Biguá!!

—Estamos atrás, sigan un poco más, un poco más a la izquierda; no tan adentro.

Morales se dedicaba ahora a observar con los binoculares el sector de donde aparecieron los "Sea King", el "Bell" se oía ahí, casi tan cerquita que parecía que se pasaban del lugar.

Hay hechos, vivencias de esta guerra que no olvidaré nunca, la de aquella mañana es una de ellas; detrás de una pequeña elevación del terreno, a nuestra derecha, apareció ese "monstruo alado", el amado "H-[illegible]", su color verde y marrón contrastaban con el blanco de la nieve, el ruido de sus palas no lo olvidaré nunca, y hoy lejos de aquellos días, cuando escucho a algún "Bell 212" no hago más que escaparme en el tiempo y refugiarme en el recuerdo de aquel día, a menudo un esbozo de lágrima me devuelve a la realidad, tal vez los que me rodean en ese momento ni se enteran lo que ella significa para mí.

Con un salto rompimos el "iglú" y comenzamos a hacer señas para que nos vieran, nos encendieron el faro como diciéndome ¡al fin Biguá!!

Al realizar el aterrizaje rodamos por la nieve, la nube blanca que levantó el "H-85" debe haber sido visible desde muy lejos; las puertas estaban abiertas, sin mediar palabras "zambullimos" a Coronel dentro del helicóptero, los tres fusiles, las mochilas y de un salto Morales y yo sentimos la rugosa plataforma del "Bell" que se "zarandeaba" al ritmo de sus palas.

El "212" comenzó a deslizar sus patines al imprimirle potencia a sus dos turbinas, el mecánico que se hallaba cerrando una de las puertas, a raiz de una brusca maniobra se cayó al suelo, por suerte aún no teníamos casi nada de altura; los pilotos no advirtieron el accidente, a los gritos me hice entender. Salté a buscarlo, siempre había que tener mucho cuidado, pues las dos "Browning" de 7,62 mm estaban pegadas a la puerta; el mecánico se sentía golpeado, le ayudé a subir, empujándolo como podía, muy rápidamente todos otra vez reiniciamos el vuelo.

Con alegría descubrí que la tripulación estaba formada por los Tenientes Vergara y Sánchez, "padres de mi Promoción", es decir nuestros

cadetes de cuarto año, cuando estábamos en primer año, además habíamos compartido mucho tiempo en la B.A.M. "Cóndor".

De repente el Teniente Vergara señaló hacia adelante, habían vuelto los tres puntitos negros, los tres "Sea King" iniciaban otra vez su tarea. El "Bell" se estremeció al saltar el acantilado a 120 nudos de velocidad; me coloqué el casco de vuelo que usa habitualmente el armero para así escuchar a la tripulación y me ubiqué en una de las puertas con mi FAL entre las piernas, en la otra puerta lo hicieron el Cabo Primero y Morales.

El helicóptero casi rozando el agua saltaba de isla en isla, hasta que se elevó para ganar la otra orilla, ansiosamente todos miramos hacia la izquierda buscando los "Sea King"; allí estaban pero aún muy lejos.

Utilizando todos los accidentes del terreno el "H-85" se arrastraba peinando los pastos que emergían entre la nieve.

Como me pareció que lo peor había pasado, por el sistema de intercomunicación de la máquina, les agradecí a los pilotos, el Teniente Sánchez se dio vuelta, levantándose la visera oscura me sonrió y elevó su pulgar derecho; —ahora tenemos que llegar bien a casa, me dijo.

Al pasar cerca del "M-7" avisaron nuestra recuperación y agradecieron todo el esfuerzo realizado, miré por las grandes ventanas del "Bell", tratando de ubicar al Alférez Egurza o tal vez a Andy, no los vi, seguramente estaban muy bien escondidos ante el ruido de un helicóptero, que uno nunca sabe si es amigo o enemigo. Con el pensamiento también yo, les agradecí mucho, pues sin su intervención nunca hubiera estado volando rumbo a Puerto Argentino, después de estar rodeados de ingleses.

Ellos serían hechos prisioneros tres días más tarde muy cerca del establecimiento de Fitz Roy, cuando replegaban hacia la capital de las islas, ante el avance del enemigo.

En el interior del "Bell" había dos cajones de munición 7,62 mm y unos bidones con combustible, lo que hablaba bien a las claras que era una misión muy arriesgada, casi imposible de cumplir. Tiempo después me enteré que los tres fueron voluntarios, es por ello que, cuando en alguna circunstancia nos encontramos, más que el afectuoso saludo, va el agradecimiento por todo aquello vivido, son esas cosas espirituales que nos unen a los veteranos, siempre habrá un lazo invisible de unión que nos identifique, son esas cosas que hacen que no olvide un segundo a mi Guerra por Malvinas y en especial al personal del Escuadrón Helicópteros de la VII Brigada Aérea.

Cuando la tensión parecía había disminuido, y el "Bell-212 Twin" seguía "comiendo" terreno bajo sus patines, el C.I.C. de Puerto Argentino salió al aire.

—Pata... París! (indicativo del C.I.C.).

—Prosiga París - 5 barra 5!!

—P.A.C. en mismo rumbo, espante, espante!!

65

Casi instantáneamente los pilotos disminuyeron la velocidad, me dijeron que al aterrizar debíamos evacuar la aeronave. Me saqué el casco y les grité la novedad a los soldados, el mecánico se desplazó hacia la parte de la cabina.

Con el motor en "ralenti" saltamos y corrimos hacia unas rocas no muy lejos de la máquina, el pobre "Bell" ofrecía un buen blanco, su mimetizado no lo ayudaba, además el giro de sus palas era visible desde muy lejos.

Conteniendo la respiración y con los ojos clavados en aquellos dos ángulos negros, vimos pasar a los "Harriers" hiriendo el limpio azul con sus chorros de vapor, como era costumbre nos anunciaban que no nos habían detectado.

Dejamos pasar unos minutos; el Teniente Vergara interrogó al C.I.C. para continuar el vuelo, y al obtener una respuesta afirmativa iniciamos otra etapa también llena de incertidumbres pues debíamos atravesar todo el sistema defensivo de Puerto Argentino; teníamos mucho miedo de ser derribados por nuestra artillería antiaérea.

Además de dar el correspondiente aviso sobre nuestra entrada, se encendieron todas las luces de navegación y el faro de búsqueda era encendido intermitentemente, parecíamos un "pino de navidad", visualmente sin lugar a dudas desde lejos no dábamos un aspecto muy bélico.

Aterrizamos en el hipódromo de la ciudad, asentamiento del Escuadrón Helicópteros, en el extremo oeste de Puerto Argentino.

Todo el personal nos esperaba, el jefe del Escuadrón, Mayor Posse me indicó que tenía que concurrir al puesto comando del Componente Aéreo; miré mi uniforme de combate, estaba todo roto, algo comido por las ratas y sucio, tenía una crecida barba de varios días, solicité unos minutos para asearme, me respondió que no, que esta era la manera de presentarse de un Oficial de la "Cóndor". Tordo

Acompañé a los pilotos del "H-[illegible]" hasta una casa, lindera al hipódromo, los soldados fueron llevados por un Suboficial al hospital militar para efectuarles un chequeo general, sobre todo a Coronel.

Algunos minutos después me encontraba ante un Oficial de Inteligencia contestando preguntas sobre el combate final y especialmente la consolidación de la zona por parte del enemigo, aquí me ayudó muchísimo mi cuaderno de apuntes.

Finalizado el interrogatorio, el Brigadier Castellanos me felicitó por la tarea cumplida y aprovechó para transmitirme un saludo de todo el personal del Escuadrón Tropa de la E.S.F.A. "Córdoba", que le hizo llegar su hijo, soldado de mi sección de instrucción en la Compañía de Servicios. Además me contó que al recibir una carta de éste, hacía mención al nacimiento de ocho cachorros de "Diana", la perra ovejero alemán mascota de la Compañía.

Todo eso parecía pertenecer a otra realidad, llena de recuerdos ajenos a los que estaba viviendo.

En la "Casa de Piedra", lugar donde estaba ubicado el depósito logístico de la Fuerza Aérea, cambié mi uniforme de combate y allí tuve un "banquete" con pan fresco, nunca lo encontré tan exquisito, ya casi no recordaba su sabor.

Al regresar al hipódromo, el personal del Escuadrón me esperaba para almorzar; mis dos soldados también lucían uniformes de combate nuevos, alegres relataban anécdotas a un grupo de Suboficiales, mientras tomaban mate, cosa que también había pasado al olvido y que disfruté muchísimo ese día.

Fue en esa comida cuando oficialmente el Mayor Posse nos informó que pasábamos a formar parte de su unidad de combate, extrajo de un bolsillo de su campera de vuelo tres escudos del Escuadrón "Chinook" y con un buen sentido de "espíritu de equipo" el Teniente Vergara también nos obsequió el escudo del Escuadrón "Bell 212" para que no olvidáramos nunca el rescate.

Esa tarde reconocí el campo hípico transformado en helipuerto, donde estaban estacionados los dos grandes "Chinook" y los dos "Bell", se parecía mucho a un helipuerto de la Guerra de Vietnam, tambores de JP-1 y municiones cubiertas con redes, debajo de toldos trabajaban los Suboficiales de mantenimiento.

Al sur, en unas elevaciones, estaba ubicada una batería de misiles superficie-aire "Tiger Cat" de Ejército, con mis binoculares, al ser esa una de las zona más altas de la población, recorría la ciudad buscando sus edificios más importantes.

El tiempo empeoró, regresé a la casa que había sido arrendada por la Gobernación Militar a la F.I.C., era el hogar de los peones solteros que trabajaban en la capital y sus alrededores. Traté de descansar, de dormir algo, pero aún vivía dentro de mí la excitación de las últimas horas, no me podía acostumbrar a esta casi paz que se respiraba por allí, extrañaba el viento y la nieve golpeándonos.

Meditaba sobre la suerte que habíamos tenido, en los ataques aéreos, en el rescate, que habíamos burlado a la elite del ejército británico; también me imaginaba entre otras cosas, una vez terminada la guerra en mi función de instructor, tendría muchas experiencias para contar a mis alumnos y terminaba pensando en mi familia, en mi querida novia, ¡qué ajenos a todo esto estarían!!, allá en Carlos Paz, al norte muy al norte de las islas.

Al caer la tarde en los dos Land Rover asignados al Escuadrón, nuestras queridas "Patas", nos trasladamos a la ciudad; por primera vez entraba a Puerto Argentino de noche, sin lugar a dudas el color amarillento de su sistema de iluminación le daba un tinte especial a sus calles siempre mojadas.

Nos dirigimos a la escuela primaria, establecimiento ubicado casi en el centro de la ciudad, a escasas cuadras del puesto comando. En sus patios

se guardaban vehículos de la Fuerza Aérea. Este era el refugio nocturno no sólo del Escuadrón, sino también del personal del C.I.C., del Grupo Operaciones Especiales, del personal destinado en el Aeropuerto, fueran artilleros o radaristas o cualquier otro personal que fuera sorprendido por alguna alarma en este sitio de la capital. En una de sus aulas funcionaba una cocina, donde siempre había mate cocido o algún resto de un guiso para comer, en el sótano dormía la gente.

En el hipódromo quedaban los turnos de vigilancia, el resto por seguridad pasaba la noche en el refugio ciudadano, que también se convertía en capilla cuando el Padre Pacheco llegaba por el lugar.

Esa noche escuché la única misa en Malvinas, en un improvisado altar, hecho con cajones de munición, el sacerdote impartía el sacramento de la Eucaristía en medio de la "alerta gris", es que la "fragata nochera" había comenzado su habitual y sicológico "ablande" a nuestras posiciones. Rezé mucho por aquellos que debían aguantar los demoledores mazazos del cañón de 4,5 pulgadas de los navíos británicos, en un humilde "pozo de zorro", lleno de barro, apretando sus dientes y su fusil, esperando el segundo fatal o el amanecer.

Esa noche imaginé la carta a mis padres y a mi novia; trataría de ser concreto y no debía asustarlos; mil veces la leí entre las vigas de mandera que sostenían las bolsas de arena, solamente me hacía volver a la realidad de Puerto Argentino el excesivo pendular de la lámpara, oscilando tras las andanadas de la fragata.

Otra cosa que no olvidaré nunca, los noticieros de las radios chilenas y uruguayas, parecía mentira, no podíamos encontrar una emisora de nuestra Patria, nos daba mucha bronca escuchándolos, pero era lo único que encontrábamos recorriendo el dial de una vieja radio a válvulas, que encontraron los mecánicos en la "casa de los solteros". El comentario obligado esa noche fueron los pormenores del ataque al "H.M.S. Invincible" llevado a cabo en la tarde del día de ayer.

Admirables fueron algunos de aquellos hombres del Escuadrón, siempre los llevaré en mi memoria; recuerdo a uno de ellos, un Suboficial que habitualmente dormía al lado mío en el refugio; todas las noches entregaba al personal un caramelo, pero no quería que le preguntáramos de dónde lo sacaba, casi era una costumbre antes de dormir saborear un caramelo regalado por este personaje.

El refugio era lugar de grandes juegos de truco, de grandes "ruedas" de mate, lectura de revistas y diarios de varias semanas de retraso que los "Hércules" traían desde el continente.

Era un verdadero "casino de guerra", lugar muy difícil de no recordar, pues ahí me hice de grandes amigos.

A las 02:30 horas, escuché por primera vez "bramar" a los dos "Sofma" de 155 mm "horquillando" a las fragatas que estaban ejecutando

un bombardeo naval, realmente era espectacular el sonido de estos cañones; el buque enemigo tuvo que replegarse minutos después.

Martes 1° de junio

Muy temprano llegamos al helipuerto, como siempre en todas las mañanas, el jefe del Escuadrón se detenía en el puesto comando requiriendo información o la asignación de misiones a los helicópteros. Ese día por la mañana hubo que transportar cañones de 35 mm a nuevas posiciones de defensa antiaérea, se alistaron los dos "Chinook" que despegaron rumbo al aeropuerto.

Yo trataba de ayudar y colaborar en cualquier tarea, por ejemplo, bombeada JP-1 (combustible) desde los tambores de 200 litros a los depósitos de las máquinas.

Luego escribí las cartas, a mi familia y novia, pedí autorización para ir al correo y enviar además un telegrama, sugerido por el Mayor Posse, ya que, si mis padres sabían que estaba destinado en Pradera del Ganso, al escuchar las noticias del combate final seguramente estarían intranquilos; aprovechando mi "viaje", debía llevar una lista, requiriendo víveres a la "Casa de Piedra", destinados al racionamiento del Escuadrón.

Caminé "calle abajo" recorriendo con la mirada el espectáculo de esta ciudad-villa, el colorido de sus casitas con techos de cinc, con turberas en los patios, grandes huertas, la mayoría bajo vidrio mostraban grandes coliflores, repollos y otras verduras, en algunas, ovejas mascotas, al igual que nuestros perros o gatos domésticos, dormían en los parques.

A dos cuadras me encontré con la "Avenida Costanera" o la "Ross Road" de los kelpers, a escasos metros, a la izquierda, se levanta el monumento a la Segunda Guerra Mundial, pues por estas aguas australes hubieron combates navales entre las flotas inglesa y alemana.

Continuando la marcha, mientras a mi lado circulaban camiones cargados con tropa, cocinas móviles, y algunos "mini cooper" de algún habitante de la ciudad; apareció a mi derecha un amplio prado verde, era el campo de foot-ball, en él estaban estacionados varios "UH-1H" y dos "A-109" de la Aviación de Ejército, al fondo se distinguían las instalaciones del "Hospital Militar Malvinas", una edificación amarilla y grandes cruces rojas en sus muros, me llamó la atención un "Bell UH-1H" pintado de blanco, con el emblema sanitario; pensé en nuestro pobre "sapo" ~~AE-425~~ Si verde y marrón en el terreno nevado días atrás.

A la izquierda se distinguían los depósitos de combustible de la planta de generación de energía eléctrica, y las torres de comunicaciones y de la radio local.

Contigua a la "Ross" se ubicaba el edificio del Servicio de Comunicaciones de la ciudad, que la ligaba con el resto del mundo. En ella había una cantidad considerable de personal militar y soldados, que en ordenados

turnos tenían la posibilidad de hablar con sus familiares, días más adelante yo también tendría la alegría de comunicarme con mis padres y novia.

Continué caminando y descubrí a la derecha la Casa del Gobernador, recordé las fotos que la revista "Gente" había publicado días después del desembarco, era una típica casa victoriana con un amplio solarium vidriado lleno de plantas y un parque muy bien cuidado, ahora rodeado de obstáculos con "alambres de púas".

Creo que nadie que haya pasado frente a ella dejó de pensar que allí entregó su vida el Capitán Giachino, el primero de nuestros héroes de Malvinas.

Muy cerca de allí encontré un helicóptero "Super Puma" de Prefectura Naval, sin su rotor principal, totalmente acribillado por armas de infantería y esquirlas, cubierto con una red de enmascaramiento.

Las olas golpeaban las piedras llenas de grandes colonias de mejillones, en el costado izquierdo de la avenida. Al continuar la marcha encontré un edificio de dos plantas, de paredes grises, dos viejos cañones marcaban la entrada elevada, donde estacionaban vehículos militares, en el mástil ondeaba nuestra bandera nacional, se trataba de la Casa de Gobierno de las islas, en la que el Gobernador Militar cumplía sus funciones específicas, además era la sede del Comando Conjunto.

A escasos 200 metros de allí se encontraba la Oficina Postal, un cartel de "Encotel" tapaba al antiguo en el que se leía "Post Office", despaché la carta y el telegrama, que asombró por su contenido al empleado del correo; respondiendo a obvias preguntas y curiosidad, relaté algunos detalles del rescate.

Al salir de la oficina de "Encotel", me dirigí a la iglesia católica de la ciudad, que se encontraba cruzando la calle, de aspecto campestre, construida en madera, se asemejaba mucho a las capillas que vi en películas del oeste americano; en su interior rezé a la Virgen del Rosario, Patrona de las Islas Malvinas, agradeciéndole estar vivo y pidiéndole por todos mis camaradas de la "Cóndor" que estaban prisioneros y una plegaria para aquellos que entregaron la vida en el istmo.

A una cuadra de allí se levanta también la catedral de la Iglesia Protestante, mucho más grande que la capilla del culto católico, construida con materiales, me llamó la atención, las tres costillas de ballena que sostienen una campana.

Frente a ella en unos galpones de la F.I.C. tenían su asiento las Compañías 601 y 602 de Comandos del Ejército, sus motos de "cross", utilizadas para llegar a los montes, estaban estacionadas al frente.

De allí me dirigí a la famosa "Casa de Piedra", entregué el pedido de víveres, la distribución ordenada y equitativa de las raciones, desde este depósito fue una ardua tarea, pero ni un solo integrante del Componente Aéreo Malvinas estuvo alimentado insuficientemente.

En el interior de la casa encontré a un Oficial que cumplía funciones

en C.I.C., se ofreció llevarme hasta el hipódromo; nos trasladamos en uno de los dos jeep "Volkswagen" destinados al servicio de comunicaciones y al E.C.A. (equipo control aéreo), erizado de antenas de VHF-HF y BLU.

Como almorzábamos tarde, para así realizar una sola comida, llegué a tiempo para compartirlo con el Escuadrón; pero cuando comenzamos a servirnos de una gran olla un rico guiso de fideos, desde las posiciones de los "Tiger Cat" gritaban ¡Alerta Roja!!; instintivamente miramos hacia el cielo, dos perfectas estelas de una P.A.C. brillaban en el azul inmaculado, si se interrumpían atacaban seguramente, corrimos hacia los refugios construidos cerca del campo hípico.

El estallido, producto del disparo de un misil superficie-aire nos sorprendió, uno de los aviones dejó de estelar cerrando un viraje hacia el mar, al tiempo que el "Tiger Cat" se autodestruyó provocando una nube negra, casi instantáneamente otra llamita brillante que dejaba una tenue estela surcaba el cielo en busca del avión inglés, era un misil "Roland" disparado desde un vehículo lanzador perteneciente al G.A.D.A. 601, ubicado al oeste de la ciudad.

Un sonido seco marcó la explosión del avión, una gran nube de fuego y humo quedó flotando, mientras en "tirabuzón" caían pedazos de fuselaje y planos, gritos de ¡Viva la Patria! se oyeron en todas las posiciones. El Teniente Coronel Lubin Arias, jefe del Grupo de Defensa Aérea 601, testimonia el derribo, en la página 179 del libro "La Artillería Argentina en Malvinas" "...El 1° de junio un "Sea Harrier FRS-1", en misión de patrullaje o reconocimiento sobrevuela el sector marítimo al sur de Puerto Argentino, sorprendentemente lo hace en el límite del alcance del "Roland", el Teniente Primero Regalini no desperdicia la oportunidad y el misil sale directamente hacia el blanco, el "Sea Harrier" intenta una maniobra evasiva tratando de ganar mayor altura pero el avión es alcanzado en su cola y cae en tirabuzón, a la vez que se produce la eyección del piloto que colgado de su paracaidas desciende mucho más lentamente que su máquina que se estrella en el mar a unos diez kilómetros de la costa sur de la posición...".

Tal lo comenta el jefe del G.A.D.A. 601, el piloto había podido eyectarse y pendía de su paracaidas anaranjado, mientras terminaban de caer pequeñas partes de su avión.

El jefe del Escuadrón Helicópteros recibió la orden de efectuar la recuperación del aviador inglés, de inmediato el propio jefe con el Capitán Beltrame se dirigieron al sector donde se había visto el acuatizaje; "...En los primeros días de junio se hizo la búsqueda de un piloto inglés derribado con un "Roland". El paracaidas de su asiento eyectado fue divisado por el jefe del escuadrón, pero el hombre daba la sensación de estar desvanecido o malherido porque sus brazos permanecían flácidos a los costados del cuerpo. Con autorización del C.I.C. M.L.V., uno de los "CH-47" decoló de inmediato y se dirigió hasta unos 15/20 km de la costa para desarrollar un patrón

* RODRIGUEZ MOTTINO H "LA ART. ARG. EN MALVINAS" PAG 179 BS AS 1984

de búsqueda que continuó hasta casi agotar el combustible. El VTOL tuvo que regresar por ese motivo sin hallar al combatiente derribado, y además porque fue alertado sobre una sección de "Sea Harrier" que se dirigía hacia la zona, escoltando a un helicóptero SAR. Aparentemente los ingleses tampoco tuvieron éxito, pues durante la noche continuaron el procedimiento con ayuda de una fragata que iluminaba el área con bengalas..."; Aeroespacio, "Helicópteros en las Malvinas" por Luis Dorna - Ene/Feb 1984. El aviador naval era el Teniente de Navío Ian Mortimer y el avión derribado era "Sea Harrier", matrícula XZ-456.

El resto de la tarde lo dediqué a la limpieza del armamento de mis soldados y el mío, hubo otra alerta roja, pero la temible artillería antiaérea propia disuadió a los atacantes que ni siquiera se acercaron a las defensas argentinas.

Al ocaso comenzó un "fuego naval" sobre las posiciones del R.I. 7 y R.I. 4, pero los marinos de la "Task Force" no se esperaban la sorpresa que los "argies" les guardaban. Entre el tronar de los dos "Sofma" de 155 mm, nosotros teníamos emplazado uno muy cerca, al que bautizamos "El Gran Berta", se disparó el primer misil "Exocet" MM-38, que había sido desmontado de una unidad de superficie de la Armada y montado sobre un trailer, para ser usado como sofisticada "artillería de costa", el radar de vigilancia le brindaba los datos necesarios del blanco; pero para suerte de la fragata, que esa noche estaba allí, el misil falló, la noticia causó desazón entre el personal que aguardaba la victoria, pero días más adelante, más precisamente el 12 de mayo, el MM-38 se cobraría con un buen blanco, el "HMS Glamorgan".

En medio de la "alerta gris" el escuadrón se trasladó al refugio nocturno, donde el comentario obligado era la suerte corrida por la tripulación del "Hércules TC-63", que había sido derribado al norte de las islas cuando realizaba una misión de reconocimiento, en todos nosotros había esperanza que el avión hubiera podido efectuar un aterrizaje de emergencia, otros afirmaban que se habían escuchado las frecuencias de los botes salvavidas, a pesar que las radios chilenas daban por desaparecidos a todos los tripulantes del transporte.

Miércoles 2 de junio

A medianoche se reinició un violento "fuego naval" a las posiciones del Batallón de Infantería de Marina N° 5 en el Monte Tumbledow (Destartalado) al S.O. de la capital de las islas y el R.I. 4 recibió fuego de artillería de campaña, entre los Montes Longdon y Dos Hermanas, que se prolongó hasta las 04:00 hs. aproximadamente, de este nuevo día; que amaneció con condiciones meteorológicas muy adversas, propias del invierno insular, fuerte viento del S.E. acompañado de una fría llovizna, al promediar la mañana comenzó a caer "garrotillo" y algunos copos de nieve.

A pesar de ello, escuchábamos desde el helipuerto los cruentos duelos de artillería, en las proximidades del Monte Kent, nuestros "Oto" de 105 y los "Sofma" de 155 mm disparaban "ablandándole la turba", como graciosamente decían nuestros artilleros, a las avanzadas inglesas.

En el Puesto Comando del Componente Aéreo, se confirmó la desaparición de toda la tripulación del "C-130", había un hondo pesar entre el personal de la Fuerza, pues el pesado transporte no pudo siquiera intentar alguna defensa, fue una presa fácil e inofensiva para el avión atacante.

Tristes por la noticia, con el Teniente Vergara, nos dirigimos a la "Casa de Piedra" para retirar nuestras raciones; el A.R.A. "Bahía Paraíso", antes de abandonar el "Apostadero Malvinas", dejó cierta cantidad de carne congelada, una "caja" de ella recibimos entre las provisiones, fue un verdadero manjar, aunque para prepararla hubo que cortarla con un serrucho.

Por la tarde con el periodista Nicolás Kasanzew y el camarógrafo Lamela realizamos una nota para el noticiero "60 Minutos" de ATC, en la que sinteticé aspectos del rescate, también participó la tripulación del "H-85", que aportaron otros detalles interesantes. Me imaginaba las caras de asombro de mis familiares y novia cuando me vieran en los noticieros de los canales del continente, siendo protagonista de esta noticia. También Nicolás, me dijo que incluiría parte del relato del rescate y otros hechos en la revista "Siete Días".

Jueves 3 de junio

Esa noche (la del miércoles al jueves), seguramente porque el mal tiempo también reinaba en el mar cercano a la capital no hubo bombardeo naval, fue una noche tranquila en ese aspecto, a la madrugada el viento calmó y toda la capital y sus alrededores quedaron envueltos en una espesa niebla.

Nuestro refugio nocturno contaba con un equipo de comunicaciones "H-T", que lo ligaba con el C.I.C., habían pasado unos minutos de las 06:00 horas cuando recibimos la "Alerta Roja", —parece por la velocidad, que un Vulcan se acerca, afirmaba el personal de turno. Se hizo un tétrico silencio, mirábamos hacia arriba, no importándonos que realmente veíamos bolsas de arena y vigas de madera, cada uno quería ser el primero en escuchar al bombardero británico, creo que todos pensábamos en los radaristas y artilleros antiaéreos expuestos a los misiles antirradar, pues este "nochero" vendría a destruir el radar que resultara parcialmente destruido y puesto en servicio nuevamente, hacía dos noches atrás.

Oimos primero el tableteo de la munición antiaérea estallando en el cielo y luego el ruido de sus potentes motores, había pasado, pensamos, pero algunos minutos después escuchamos una fuerte explosión en la dirección del Aeropuerto, que apagó por momentos el fuego de los cañones antiaéreos que en vano buscaban el preciado blanco.

Un misil "Shrike" se cobró cuatro vidas, cuatro nuevos héroes más

escribían con gloria, la historia de la Patria allá en el sur, entregaron lo más preciado, sus vidas, en sus puestos de combate.

En el libro de Horacio Rodríguez Mottino "La Artillería Argentina en Malvinas", su jefe el Teniente Coronel Lubin Arias, rinde su homenaje a sus hombres "...A las 06:15 horas del jueves 3 de junio, el radar de vigilancia transmitió al Puesto Comando de la Defensa Antiaérea la aproximación de una nueva incursión aérea enemiga, casi inmediatamente la alarma llegó a las unidades de fuego de A.D.A. (Artillería de Defensa Aérea) y a todos los comandos fracciones de la defensa. Pero, por supuesto ya nadie se sentía turbado ni extrañado, era habitual que poco antes del amanecer, cuando ya los destructores o las fragatas habían suspendido sus cañoneos nocturnos, aparecían los "Harriers" o algún "Vulcan" para lanzar varias bombas sobre el Aeropuerto y sobre otros sectores de la posición.

Formaba parte de la acción táctica de hostigamiento, perturbación y "ablandamiento" que los británicos sistemáticamente llevaban a cabo desde varios días atrás con la clara e inteligente finalidad de desmoralizar a nuestras tropas. Tropas que en general ya sabían reaccionar, los que debían en ese momento estar despiertos permanecían en sus refugios con el casco colocado y ejerciendo una constante vigilancia sobre ese campo de combate en tinieblas, a fin de prevenir cualquier acción comando, amenaza siempre latente. A su vez los que debían estar descansando continuaban haciéndolo en sus pozos y refugios.

Sin embargo no todos podían, a pesar de lo rutinario de estas acciones, tomarlo con esa filosofía. Y estos eran los artilleros de la defensa aérea por dos motivos básicos. Primero, porque su objetivo que ya constituia una obseción, era derribar a todo avión enemigo que se pusiera en alcance para cumplir así su misión de defender al resto de la Fuerzas, y segundo, porque sabían de la disponibilidad por parte del enemigo de misiles antirradar que serían lanzados directamente hacia las unidades de A.D.A.

De manera que cada nueva incursión aérea enemiga, suponía para los artilleros la misma preocupación, tensión y excitación de los primeros días de combate.

A las 06:20 horas el enemigo continuó su aproximación, estaban de turno la 2/A (Teniente Huergo), la 1/A (Teniente Dachary) y la 1/B (Teniente Ferre).

Se escuchó el fuerte rugido de las turbinas de un avión, que ya a esa altura de los acontecimientos sabíamos distinguir bien; se trataba de un bombardero, por el sonido y por la velocidad de vuelo (más lento que los "Harriers"). El primer pasaje fue de E. a O. sin lanzar bombas, no sabemos a qué altura lo hizo pues las pantallas de los Directores de Tiro no pudieron detectarlo.

Al cabo de 5 minutos se escuchó nuevamente el rugir de las turbinas, esta vez aproximándose desde el N.O. hacia el S.E., luego el sonido de varias

explosiones al E. de Puerto Argentino, sobre el camino y en el Aeropuerto. Se escuchó también la instantánea respuesta de los cañones de 35 mm. Rápidamente requerí por radio información sobre el ataque que se acababa de producir; el P.C.D.A. recibió los informes de todas las secciones excepto de la 1/A de Dachary con quien se había cortado toda comunicación. Casi enseguida recibo un llamado del Jefe del R.I. Mec. 6 quien me informa que la posición de A.D.A. existente en su sector, que era la 1/A, había sido atacada y que apreciaba que había heridos.

Inmediatamente, luego de constatar, que el "Puesto de Socorro" había recibido la novedad me dirigí en mi Jeep hacia la posición de la 1/A.

Al llegar a la zona, iluminada solamente por la luz de los faros de las dos ambulancias que habían llegado, vi que estaban subiendo a una de ellas un cuerpo envuelto en una manta. Al desmontar del vehículo al primero que encuentro es a nuestro valioso Suboficial enfermero, Suboficial Principal Speranza quien con evidente angustia me dice que ya habían cargado previamente tres cadáveres más. Sólo atinó a decirme "mi Teniente Coronel, están destrozados, son el Teniente Dachary, "Blanquito" (por el Sargento Primero René Blanco) y los soldados Oscar Diarte y Jorge Llamas".

Estábamos sobre la ruta, dejé a Speranza y caminé a campo traviesa hacia el Director de Tiro que desde lejos se veía con algún rastro de fuego aún no apagado, a la vez que hice llamar a quien quedaba como más antiguo de la sección. Me crucé con varios soldados que caminaban en la oscuridad un poco sin control.

Cuando llegue al Director de Tiro lo iluminé con mi linterna y vi que estaba perforado de lado a lado por cientos de esquirlas de distintos tamaños y la cabina de operación destrozada por la onda expansiva del misil, salpicada de sangre sus paredes y con restos humanos esparcidos en su interior..." (pág. 180).

El "Vulcan" matrícula XM-597 permaneció casi 45 minutos en zona, sin lograr detectar el radar principal, los operadores argentinos lo colocaban en posición "Off", haciendo estéril el sistema de guía de los misiles "Shrike"; ante esto el bombardero debió emprender el regreso.

Pero la Operación "Black Buck 6" tendría otro problema, al averiársele la probeta de entrega de combustible del avión tanque "Víctor",no pudo reaprovisionarse de combustible. Al piloto —Teniente Coronel Mc Dougall— le quedó como única alternativa dirigirse a Río de Janeiro.

Luego de destruir toda la documentación y material clasificado, trató de desprenderse de los misiles que no pudo lanzar, pero uno de ellos se trabó y no pudo soltarse de los cáncamos. Al aterrizar en el Aeropuerto de "El Galeao"[4], el avión y el misil fueron tomados en custodia por las autoridades brasileñas; recién a la semana, autorizaron el regreso del "Vulcan" a Inglaterra, quedando en Brasil el misil.

El resto de la actividad bélica de este día, estuvo signada por una

calma generalizada, como si ambos oponentes hubieran acordado esta jornada para restañar heridas y daños materiales, producidos por una guerra que tanto argentinos como ingleses no habían supuesto que podía ser tan extensa, prolongada y dura.

También era notable la disminución del número de PACs británicas en esos días, ello nos demostraba que el ataque al "HMS Invincible" había tenido cierto éxito, a pesar de las desmentidas que escuchábamos en los noticiosos extranjeros, por parte del enemigo.

Al caer la tarde, una fría llovizna barría las calles enlodadas de la capital, que a pesar de ser de cemento tenían el aspecto de ser caminos rurales; los camiones que venían del frente depositaban el barro y la lluvia se encargaba del resto.

Con dos Oficiales que no estaban de turno en los helicópteros nos dirigimos a la "Central Telefónica", como decíamos nosotros, para esta vez sí hablar con mis familiares y novia, tardamos más de lo previsto en llegar, pensaba que allá en el lejano Carlos Paz, ajeno a todo esto,no comprenderían esta demora y viera frustrado el ansiado diálogo.

Al llegar inmediatamente me comunicaron con el teléfono del vecino de mi familia, y con alegría escuché la voz de mi novia, muchas preguntas le hice, entre ellas recuerdo una respecto de "Trixy", también les dije que vieran los noticieros, no le expliqué el porqué, para darles la sorpresa con la nota realizada días atrás con Kasanzew.

Trataba de que la corta conversación no se centrara en el aspecto propio de la guerra, pues teníamos ciertas restricciones al respecto, además no era mi intención intranquilizarlos, sino todo lo contrario. Mis padres no estaban, mi demora les hizo pensar que no me comunicaría; lo sentí muchísimo.

Fue una fuerte dosis de optimismo, de alegría, de amor, la que tuve esa tarde, por momentos me daban ganas de volver al continente a abrazar a mi gente querida, a la que extrañaba muchísimo, pero por otro lado también aquí estaba el ser y sentido de mi profesión, me habían pasado muchas cosas, que hacían difícil desprenderse. Sobre todo soñaba con la victoria, o con una paz negociada sin restricciones de soberanía, creo que este era el sueño de todos aquéllos que defendíamos estas islas, como la porción más querida de nuestra Patria.

Creo que esta dualidad, la de extrañar a los seres queridos y la paz de sus hogares, pero a la vez aferrarse a esta tierra, a la que tantos camaradas habían regado con su joven sangre, era común en el espíritu de todos los veteranos; y aún hoy cuando aquello parece para muchos olvidado, en nosotros vive día a día la idea del regreso.

Viernes 4 de junio

Al promediar la mañana el jefe del Escuadrón nos informó que el jefe

del Componente Aéreo había autorizado el reemplazo de la mitad del personal a sus órdenes, por otro que se encontraba a la espera de ello en Río Gallegos. Se reunieron los jefes de escuadrillas y determinaron la lista de pilotos y mecánicos que serían reemplazados, para transmitir el requerimiento al continente. Fue el propio Mayor Posse quien me informó que el Brigadier Castellanos también le había ordenado incluirme en la lista, como así también a los dos soldados.

Sin lugar a dudas me sorprendió muchísimo esa noticia y de inmediato comenzamos los tres a preparar nuestras mochilas, dado que deberíamos estar atentos para concurrir al Aeropuerto, cuando se nos ordenara, para realizar el "cruce" en alguno de los "Hércules" que burlaban el bloqueo impuesto por los ingleses, transportando desde el continente pertrechos, víveres, y otros efectos.

Tal como lo expresé antes, extrañamente desde hacía 48 horas, no se observaban las PACs británicas realizando sus vuelos sobre el archipiélago. La inutilización de un portaaviones y las numerosas bajas de aviones "Sea Harrier" y "Harrier", se hacía notoria por su ausencia en el espacio aéreo malvinense.

Ante ello, el Comando de la F.A.S. procuró satisfacer a la mayor brevedad el requerimiento de apoyo de fuego a la Guarnición Malvinas, si bien las condiciones meteorológicas sobre las islas no eran aptas para realizar el bombardeo rasante, debido a fuertes vientos, lloviznas y techo de nubes entre 200 y 600 metros, se consideró que sí, se podrían realizar operaciones de bombardeo horizontal o en picada..

Cinco "MK-62 Canberra" armados con seis bombas de 1.000 libras cada una (MK-17) y cuatro "M-V Dagger" con dos "BRP de 250 kg", descargaron esta respetable carga explosiva en las concentraciones de tropas enemigas.

Los distintos efectivos terrestres propios informaban al C.I.C. que se había logrado excelente puntería en la zona de blancos.

A las 18:00 recibimos la orden de trasladarnos al Aeropuerto, pues era esperado un "C-130", a pesar de las condiciones climáticas reinantes en ese momento. Nos despedimos de las dos tripulaciones de "Bell 212" y "Chinook" que se quedaban, esperando los reemplazos correspondientes.

Pesadamente, entre el barro, el camión recorrió la lengua de tierra que une la ciudad con el Aeropuerto. Nos refugiamos en las instalaciones que pertenecían a la torre de vuelo, el piso estaba tapizado con restos de vidrios, sus paredes mostraban grandes heridas de esquirlas, a la derecha de la plataforma me llamó la atención el tamaño de uno de los cráteres producidos por el bombardeo del "Vulcan". Varios "IA-58" y aeronaves livianas se observaban en la penunbra destruidos a la vera de la pista.

Personal del G.O.E., que se encontraba de guardia nos decía que era poco probable las operaciones aéreas con estas condiciones marginales. A las

19:00 horas aproximadamente el Mayor Posse confirmó estas suposiciones, debíamos retornar al refugio pues el "Hércules" no podía aterrizar.

"...Siendo las 19:30 hs., un "C-130" debió regresar por condiciones meteorológicas adversas, cuando se hallaba a pocas millas de distancia del aeródromo. Esta situación era la que más contrariaba a sus esforzadas tripulaciones: llegar tan cerca y no poder cumplir la tarea, después de sortear todos los peligros imaginables, teniendo que regresar luego; era algo que ninguna tripulación deseaba a otra, salvo que fuese enemiga...", del libro "La Guerra Inaudita", pág. 444.

Sábado 5 de junio

El día fue de relativa calma, con fuegos de artillería de campaña en los Montes Kent y Dos Hermanas. Las condiciones meteorológicas habían mejorado, aunque el archipiélago se mantenía cubierto por una gruesa capa de nubes.

Nuevamente se nos ordenó que esa noche efectuaríamos el "cruce" al continente, por lo tanto la jornada estuvo marcada por una espectativa generalizada, algunos imaginaban cómo sería el regreso a sus hogares, qué les dirían primero a sus hijos y esposas, otros comentaban sobre los "asados" que se comerían, olvidándose de las "latas" por un tiempo.

Al caer la tarde nos dirigimos a la escuela para organizar el traslado, ya que habíamos dejado nuestras pertenencias en el refugio.

Nos encontrábamos realizando esto, cuando el Capitán Fernández en forma enérgica y apresurada nos ordenó subir al camión preparado para llevarnos, un "Dodge", volcador, de Vialidad Nacional, ya que un "C-130" estaba "en zona".

Una vez en marcha, a gritos los jefes de escuadrilla pasaban lista para constatar que nadie se había quedado. Llegamos al Aeropuerto, era una noche más clara que la de ayer, así que pude observar aún con más precisión los daños ocasionados por el enemigo a las instalaciones, y pensaba que a pesar de tantas toneladas de bombas y proyectiles que el "pirata" descargó sobre este sector, se mantenía operativa, convirtiéndola, tal lo describieran varios historiadores, como un verdadero "pulmón" por donde respiraba toda la Guarnición Malvinas.

El Oficial de servicio nos informó que el "Hércules" ya había despegado, y esperaban otro alrededor de las 21:00 horas, miré mi reloj, eran las 18:30 horas, era muy poco el tiempo que debíamos esperar.

En medio de comentarios y bromas nos dirigimos al refugio del G.O.E., para pasar ese tiempo, con las recomendaciones del personal de seguridad, de no alejarnos del lugar y tener en cuenta las informaciones de los tipos de alarmas.

A las 21:20 horas exactamente el pesado transporte aterrizó en la pista que tantos dolores de cabeza les causó a los estrategas enemigos. En

medio de la oscuridad emergió la figura inconfundible del "C-130", mezclando en el aire el clásico olor del "JP-1" quemado; la compuerta de carga estaba abierta y se veían los tripulantes en su interior en un contraste rojizo de las luces interiores.

El trabajo del personal de la Terminal Aérea era admirable, debían descargar el transporte en el menor tiempo posible, ya que en tierra el avión se convertía en un blanco rentable para el acostumbrado bombardeo naval a que era sometida la "B.A.M. Malvinas". En esa oportunidad se habían transportado contenedores con misiles "MM-38 Exocet" para la improvisada batería de costa, que días más adelante averiaría seriamente al "HMS Glamorgan".

Mientras se realizaba esta tarea dos ambulancias del Ejército trajeron heridos para ser evacuados al continente, por lo que fueron acomodadas las camillas en el piso del avión, ya que no había tiempo para armar las literas de evacuación.

Simultáneamente el Mayor Posse se hizo presente en el lugar y le ordenó a los capitanes Beltrame y Fernández que debían quedarse para reforzar otra tripulación de "Chinook".

Me dio mucha lástima que el Capitán Fernández se quedara, me había hecho muy amigo de él, por su personalidad siempre optimista, además era oriundo de "Zenón Pereyra", un pueblito de la provincia de Santa Fe, cercano a Colonia Marina; en el refugio nocturno, no fueron pocas las veces que pasábamos horas hablando de actividades del campo propias de aquella zona.

Antes de embarcar, me saqué mi querida bufanda marrón y blanca, que me acompañó en toda la guerra, y en nombre de esa amistad, se la regalé —cinco años después en una reunión que realizamos los integrantes de la B.A.M. "Cóndor", para festejar el quinto aniversario de su creación, me contó que la mantiene de la misma forma en que se la obsequié, con varios puntos de su trama soltados, pero un poco más limpia—.

Luego de embarcar el último hombre, el transporte comenzó el carreteo, nos entrelazamos los brazos como una verdadera cadena para amortiguar los bruscos movimientos del despegue.

A la máxima potencia de los turbohélices el avión "saltó" al aire, volábamos con la compuerta abierta para evacuar rápidamente la aeronave en caso de un accidente, entre las camillas de los heridos se distinguían dos botes de goma, ya inflados, listos para ser usados.

Desde mi lugar veía las crestas blancas de las olas que, parecían lamer al fuselaje.

Daba comienzo otra experiencia, cruzar el Mar Argentino, expuesto a los misiles S.A. de las fragatas y destructores de la Royal Navy, que pacientemente esperaban todas las noches a sus grandes presas.

La tensión era muy grande, algunos hablaban de hechos ajenos a la

guerra, otros rezaban para que el tiempo expuesto al enemigo pasara más rápido, cruzaremos a Río Gallegos nos decían los auxiliares de carga, que tenían sus camperas de vuelo colocadas del revés, es decir con el forro anaranjado hacia afuera, lo que nos decía que estaban preparados para cualquier emergencia en las heladas aguas australes; creo que en todos estaba fresca la noticia del derribo del "TC-63" días atrás y la suerte corrida por su tripulación.

Los pilotos de "Chinook" fueron a la cabina a colaborar con la observación con anteojos de luz residual, a modo de vigías, mientras la tripulación realizaba las tareas propias de un vuelo táctico, al ras de las olas, para burlar los "lóbulos" de irradiación de los radares de los destructores "Tipo 42" del enemigo y sus mortíferos misiles "Sea Dart".

Entre el ronroneo de las turbohélices "Allinson", se escuchaban los quejidos de los heridos, se trataban en la mayoría de Oficiales y Suboficiales de la Gendarmería Nacional, pertenecientes al "Escuadrón Alacrán". El enemigo derribó el helicóptero que los transportaba para cumplir una misión tras las líneas enemigas, sufriendo horribles quemaduras.

De repente las luces interiores se encendieron, la compuerta se cerró y el "Hércules" comenzó a ganar altura, habíamos abandonado la "Zona de Exclusión" o "Zona de Peligro", dejábamos atrás la guerra, así de sencillo... así de fácil, al cerrarse la compuerta de carga del "C-130", se cerraba una etapa de la historia de nuestras vidas, pues ya no volveríamos a nuestras queridas islas; allá quedaban nuestros camaradas de la "Cóndor" que fieles al juramento de soldados entregaron sus vidas a la Patria, quedaban flotando en el frío viento austral, que golpea al istmo, cada una de nuestras vivencias, experiencias de tantos días que nos fueron forjando el temple, y el carácter de veteranos.

Había una algarabía contagiosa entre el personal, a pesar de tener entre nosotros a esos pobres heridos, es que el soldado vive de esas pequeñas alegrías, aun entre el dolor de la guerra. Un Suboficial extrajo de entre sus ropas un salame y paquete de galletitas, cortándolo muy finito alcanzó para todos, de esta manera festejábamos el cruce sin problemas hacia el continente.

El "Hércules" aterrizó en Río Gallegos, dos médicos revisaron a los heridos, dos de ellos fueron desembarcados, el resto continuó con nosotros hasta Comodoro Rivadavia.

En la base se encontraban los pilotos y mecánicos que en un próximo vuelo cruzarían a las islas, en pocos minutos se transmitían consejos prácticos de vuelo, se anotaban novedades del material y se deseaban suerte en las operaciones que ellos llevarían a cabo en las islas, ellos aún eran novatos, nuestros pilotos de "Bell" y "Chinook" eran verdaderos veteranos, el Escuadrón había acumulado más de 500 horas en combate.

A medianoche despegamos con rumbo a Comodoro Rivadavia, última etapa de este vuelo.

Sí, esto me lo hacharon los de Inteligencia, Vd. colocó en su libro los matrículas. Es un viejo amigo el TC65.

Domingo 6 de junio

En la IX Brigada Aérea, el personal abandonó el avión luego que se habían desembarcado a los heridos, al hacerlo le pegue una palmada al fuselaje de la noble "Chancha". ~~era el "TC-65" no la olvidaré a ese matrícula, pues coincidía con el día en que hicimos el cruce, el 5 y el del nuevo día que comenzaba, pues aterrizamos en Comodoro Rivadavia a las 03:00 horas.~~

Todo el personal fue trasladado al centro de la ciudad, al Hotel "Comodoro", ya que la Brigada no tenía las comodidades suficientes.

En la mañana, por grupos concurrimos a prestar declaración ante los Oficiales de Inteligencia y por la tarde fuimos recibidos, en el "Comando de la Fuerza Aérea Sur" por el Brigadier Crespo, quien felicitó la actuación del Escuadrón Helicópteros. Desde allí nos trasladamos a la Brigada donde abordamos un "F-28" con destino a Morón, lugar de asentamiento del Escuadrón.

Al arribar a la VII Brigada Aérea, su jefe el Brigadier Yocca felicitó el desempeño de sus hombres en el cumplimiento de las tareas llevadas a cabo por los helicópteros. Al romper filas, en una emotiva bienvenida,padres, esposas e hijos corrieron al encuentro de sus seres queridos.

Conduje a los soldados al Escuadrón Tropas de la Unidad y me alojé en el Casino donde fui acompañado por varios de mis compañeros allí destinados, quienes como es lógico me "bombardeaban" a preguntas, sobre mi desempeño en la "B.A.M. Cóndor".

Lunes 7 de junio

Luego de compartir un almuerzo en el Casino con los Oficiales del Escuadrón, embarcamos en un avión que se dirigía a Córdoba, no sin antes despedirnos con un fuerte abrazo, muy especialmente con los Tenientes Vergara y Sánchez, tripulantes de aquel famoso "H-85" que quedará en la memoria de todos. "H-85" ← Sí

Al llegar a la Escuela de Aviación Militar fui recibido por su Director y el jefe del Grupo Base, es aquí, en ese momento donde terminó mi misión en Malvinas, al entregarle a las autoridades de la E.A.M., los dos soldados, Morales y Coronel pertenecientes a la Compañía de Defensa de ese Instituto.

Con gran orgullo les expresé que eran los dos únicos soldados que no habían caído prisioneros y elogié su desempeño en las tareas desarrolladas en los P.O.A.s en que estuvimos destinados, como así también en la evasión. Con un fuerte abrazo y con la promesa de vernos lo más pronto posible nos despedimos.

Me dirigí a la E.S.F.A.C., mi destino, desde donde había partido un lejano 25 de abril.

El Vicecomodoro Biasutti se alegró muchísimo por mi regreso y se interiorizó por el estado del resto del personal de esta Unidad desplegado en el archipiélago.

Minutos después emprendí el viaje a Villa Carlos Paz, el regreso a mi hogar

Muchísimos pensamientos tuve en esos 35 kilómetros que separan a las dos ciudades. ¿Cómo llamaría la puerta de mi casa? ¿Me reconocerían, con este bigote? ¿Cómo estarían mis familiares y mi novia?, el corto trayecto me pareció interminable; el Suboficial conductor quería hacerme preguntas, quería escuchar algo de la guerra, para él tan lejana; yo en cambio al mirar nuevamente las sierras, me refugiaba en mi interior lleno de recuerdos, pensaba en aquéllos que en esos momentos, mientras yo viajaba en un confortable automóvil al encuentro de la paz de mi hogar, a esa hora, en un atardecer mucho más frío que el que vivía yo, estarían soportando un "vendaval" de fuego y acero en un bombardeo dentro de un humilde "pozo de zorro", lleno de barro y agua.

Tal cual lo había imaginado, mi madre al abrir la puerta de mi casa no me reconoció, tuve que hablarle para ello, y rompió en un llanto de alegría, enseguida vinieron mi padre y mis hermanos, les parecía mentira que hubiera regresado, aunque recibían mis noticias, esperaban todos los días lo peor...

Hablamos de algunos hechos, les sinteticé mi regreso, y con premura fuimos con mi padre a buscar a mi novia y hermana mayor, quienes a esa hora se encontraban en clases, en el Instituto de Profesorado realizando Magisterio. Fue otra emoción enorme, desbordante, también al principio Ana no me reconoció, me encontraba muy distinto con los bigotes y un poco más delgado.

Luego en la noche todos juntos compartimos una cena, que no podía ser otra cosa que un rico "asado", el cual estuvo lleno de anécdotas; trataba de equilibrar lo vivido allá en las islas, con la alegría del reencuentro.

Esa noche al acostarme elevé una plegaria a Dios y a nuestra patrona, la Virgen de Loreto, agradeciéndole estar vivo otra vez entre mis seres queridos y por haberme dado la oportunidad, que muchos no tuvieron, de poner a pruebas mi vocación de guerrero al servicio de mi Patria.

PALABRAS FINALES...

Esta fue mi guerra, esta es mi verdad. En "Los Ojos del Cóndor" he procurado una redacción simple y directa, en él mis sentimientos se mezclaron con el frío tecnicismo del combate moderno.

También y dentro de lo posible en aquellos pasajes más significativos de la narración he transcripto textualmente las palabras de los actores directos tanto propios como del adversario.

No he pretendido polemizar el porqué de la derrota en Darwin - Pradera del Ganso, ni abrir juicio sobre la conducción superior de las armas; la historia en primer lugar dará su sabio veredicto y en segundo término mi carácter de Oficial Subalterno sin muchas experiencias no me lo permite.

El 2 de abril de 1982 fueron muchos los argentinos que concurrieron a las plazas del país, se escuchaban sus gargantas enronquecidas por los gritos y los vivas, sus brazos verdaderos mástiles hacían flamear miles de banderas y pañuelos, saludando la recuperación de aquel girón desprendido del alma nacional como lo son las Islas Malvinas.

Hoy las voces llaman a silencio, ya no hay banderas en las plazas en el mes de abril, pero sí críticas y olvido hacia aquéllos que modestamente lucharon identificados por una causa justa y nacional.

Ante todo esto, se levanta la voz de "Los Ojos del Cóndor", reivindicadora de aquella gloriosa gesta patriótica, que gracias al Señor me tocó vivir.

Frente a nuestro Atlántico Sur, al día siguiente de haber cruzado al continente, mirando la inmensidad de sus frías y azules aguas, recordaba y hacía más mía que nunca aquella definición que aprendí como Cadete de 1er. año —"Patria es todo aquello que nos pertenece, amamos y somos capaces de dar la vida por una causa"—.

Prefacio?

...VOLVEREMOS!!

...VIVA LA PATRIA!!!

PROPUESTA DE PUBLICACION

I. TIPO: Historieta en forma de tira diaria (cuadros dibujados)

II. PERIODO: 6 Meses (U otro a convenir)

III. SECUENCIA: 4 Cuadros diarios de lunes a sábado (Promedio: 104 cuadros mensuales).

12 Cuadros los días domingo, para dar mejor continuidad argumental (Promedio: 48 cuadros mensuales).

TOTALES: Aproximadamente 150 cuadros/mes

Historieta completa: 900 cuadros.

IV. TITULO: "Compromiso de Honor"

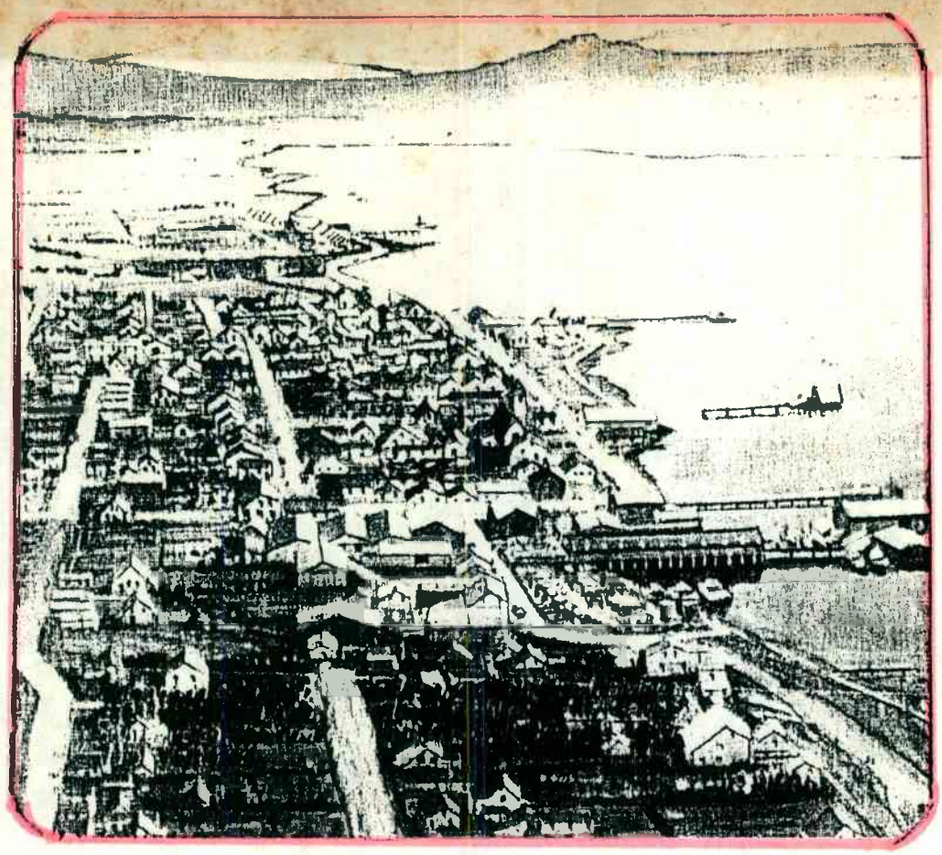
V. ARGUMENTO: Un ex-Oficial de la Fuerza Aérea Argentina, que participó en la Guerra de Malvinas, donde falleció su gran amigo como tripulante del "Belgrano", decide con falsa identidad, llevar a cabo en Inglaterra 3 misiones reivindicatorias, siendo la última el secuestro y traslado en vuelo del avión "Pucará" que los Ingleses mantenían como trofeo de guerra en el Museo de Aviación de la Royal Navy.

VI. OBJETIVOS: Exaltar y honrar la memoria de los combatientes muertos en / Malvinas.

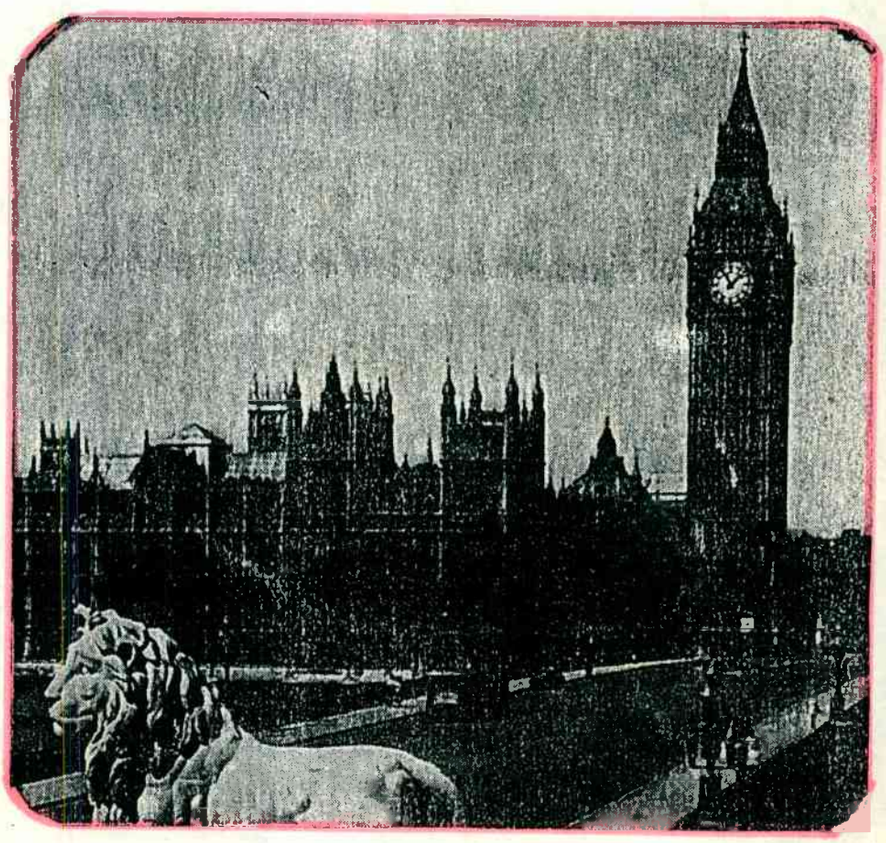
Resaltar el sentimiento Patriótico que poseen los Argentinos que viven en la Patagonia.

Mantener vivo el reclamo por las Islas usurpadas.

VII. ACLARACIONES: Se adjunta dibujos "modelo" similares a los que se publicarán.



Compromiso de Honor



ROBERTO JOSE ENGROBA

1994

COMPROMISO DE HONOR

(RESUMEN)

En 1955 nace en Rincón del Atuel, un pueblo del sur mendocino, Juan, hijo único del matrimonio Cruz. En Rincón transcurre su niñez y allí concurre a la escuela primaria.

Entre 1969 y 1973 cursa el secundario en la ciudad de Mendoza, alojado en la casa de los padres de su maestra de 7ºgrado. En el Colegio Nacional inicia amistad con Luis Soler. Son como hermanos. Igual forma de sentir y pensar.

Cuando terminan el bachillerato, Juan ingresa a la Escuela de Aviación en Córdoba y Luis, a la Escuela Naval en Río Santiago.

Entre 1974 y 1977 ambos comienzan la carrera militar como Cadetes. En Buenos Aires, Luis conoce a Ana Laura, su novia. Se gradúan de Oficiales.

En 1978 Juan realiza en la E.A.M. el curso de aviador militar y Luis el viaje final de instrucción en la Fragata "Libertad".

En 1979 Juan es destinado a la IV Brigada Aérea, en Mendoza, para hacer el curso de piloto de caza y Luis a Puerto Belgrano. Se escriben; se encuentran en las vacaciones. En Buenos Aires, junto a Ana Laura, los tres comparten muchos momentos de feliz amistad. A fin de ese año se casan Luis y Ana Laura.

Juan visita a sus padres, en Rincón, muchos fines de semana. A pesar de su insistencia ellos no quieren abandonar su pueblo. Entre 1980 y 1981 se desempeña como piloto de escuadrilla de aviones A-4C, en la misma Brigada.

1982. Nace Juan Luis Soler, Juan es su padrino. Guerra de Malvinas. Su Escuadrón despliega a San Julián. Allí conoce a Patricio Lynch Balmaceda y a su esposa. El es un próspero estanciero y comerciante lanero, chileno, nacido en Puerto Montt, casado con una joven de Temuco y radicado en San Julián desde hace muchos años, donde se naturalizó ciudadano argentino.

El matrimonio Lynch le cobra afecto filial, les recuerda a su hijo Carlos, fallecido hace 3 años en Australia, adonde había ido a buscar otra suerte.

El 1º de Mayo se inician los ataques ingleses. Bautismo de fuego.

Sus padres, "prendidos" a la radio sufren la misma angustia de muchos padres y familiares de los combatientes.

El 2 de Mayo: hundimiento del Belgrano. Muere Luis, su amigo. Su escuadrilla ataca al "Invencible", él es uno de los dos que pudieron regresar. Participa en otras misiones.

Termina la guerra. Dolor y frustración. Ana Laura vuelve a la casa de su familia, con su hijo. Juan la visita. Le promete cuidar de ellos y ayudar en la educación de su ahijado.

Junto a otros oficiales combatientes, son invitados a dar charlas en unidades españolas. A fines de ese año pierde a sus padres, en un accidente de ómnibus.

1983. Atraviesa por un período de gran depresión. Pide la baja. Como siente un profundo amor por la Patagonia, vuelve a San Julián. Patricio lo recibe en su casa. Juan colabora en el manejo de la empresa.

1984/89. Cursa Ingeniería Electromecánica e Inglés en Comodoro Rivadavia. Patricio costea sus estudios. Se sigue escribiendo con Ana Laura. Se recibe. Regresa a San Julián.

1990. Les refiere a Patricio y su esposa, su deseo de viajar a Malvinas. Quiere visitar la tierra por la que lucharon y murieron tantos camaradas y también estudiar la posibilidad de negocios con la lana, con la Falkland's Islands Company (FIC).

Con Patricio conciben un plan para facilitar su propósito. Aquél ya hace 20 años que no visita chile. Llevan a cabo varios viajes juntos a Temuco y Concepción, donde Andrés Sepúlveda Carreras, conocido de Patricio, tiene otra empresa lanera.

Para conseguir documento de identidad chileno lo presenta como su hijo Carlos (que había nacido en Temuco). Ya tiene formalmente la identidad de Carlos Lynch Balmaceda, para los chilenos. En San Julián seguirá siendo Juan Cruz.

Va a Buenos Aires, a Ana Laura le confiesa su intención de viajar a Malvinas y lo de su falsa identidad, de lo que deberá guardar secreto.

Por esa razón -explica- no tendrá más noticias suyas, hasta su regreso, dentro de un año o un poco más. Hay una emocionada despedida entre los dos, máxime en él, que íntimamente piensa que el tiempo, quizás sea mucho mayor.

Vuelve a San Julián, también se despide con mucha pena de sus padres adoptivos, por el temor de no encontrarlos cuando regrese, si tiene suerte de que ello ocurra. Les deja en custodia sus verdaderos documentos de identidad y algunas pertenencias.

Viaja a Punta Arenas. Consigue empleo en la "Royal Star", la compañía naviera que realiza los cruceros mensuales a Malvinas.

1991/92. Realiza varios viajes a las islas, contratado como auxiliar maquinista. Siente la emoción propia de quien pisa por primera vez la tierra tan querida. Traba amistad en Stanley con oficiales de la Royal Navy.

Gestiona que lo contraten los marinos ingleses, como ingeniero de mantenimiento, de los buques de la flota que llegan a Stanley. Logra su objetivo. Reside en un pequeño hotel. Vive la vida de los isleños. Conoce a Louise una chica Kelper, hija de uno de los socios importantes de la FIC. Inicia los contactos entre ésta y la empresa de Sepúlveda Carreras en Concepción, "La lanera del Pacífico".

A Louise y su hermano les inculca el deseo de abandonar las islas, para irse a vivir en Concepción, una existencia de mejor porvenir.

Tiene oportunidad de visitar el cementerio argentino, cerca de Darwin. Allí ante 231 cruces blancas se compromete a seguir hasta el fin, el propósito que ya ha terminado de dar forma en su corazón. Allí nace su "Compromiso de Honor".

Un día, en el puerto, se declara un incendio en una nave. Juan, en un acto de arrojo, salva la vida de 2 tripulantes, que asfixiados habían quedado encerrados en sus camarotes.

A su pedido, el Capitán le promete recomendarlo, como recompensa, para ser incorporado en una base naval en Inglaterra. Le confirman el nombramiento con carácter provisorio como Ingeniero de Mantenimiento.

Se despide de Louise y su hermano, quienes junto a otros jóve-

nes, ya han hecho viajes a Chile. En algunos de ellos, ha nacido el deseo de emigrar. Louise ya se escribe con un hijo de Sepúlveda Carreras.

1993. Presta servicios en Portsmouth, apostadero del "Invencible". Conoce a algunos de los tripulantes que participaron en la guerra del '82. En una oportunidad consigue que uno de ellos, en su casa, le cuente que después del ataque del 30 de mayo, el portaviones quedó con importantes averías a causa del impacto del Exocet y las bombas recibidas; que murieron 8 tripulantes y hubo muchos heridos y que de regreso a Inglaterra, para evitar que se conocieran los daños , que tanto dolían al orgullo británico, fue reparado en secreto en la Base Naval de Norfolk, en EEUU, entre mediados de agosto y los primeros días de setiembre. Le da también el nombre de un suboficial americano, Jim Patterson, que trabajó realizando soldaduras en el casco y de quien se hizo amigo y estuvieron escribiéndose hasta el año pasado.

Juan, para no despertar sospechas, retiene mentalmente la dirección de Patterson,que ha leído en un sobre con fotografías que le mostró su anfitrión. El Sargento Patterson las había sacado, a pesar de que estaba prohibido.

Pensando en su objetivo principal, para mantener entrenamiento de vuelo, se hace socio de un aeroclub en Exeter.

1994. Renuevan su contrato por 2 años. Espera paciente la oportunidad en que el "Conqueror", verdugo del "Belgrano", llegue a Portsmouth para algún trabajo o inspección. Después de varios meses en que ha ido ganando en concepto ante sus superiores, por sus conocimientos y responsabilidad; en setiembre se produce la visita esperada.

Como estuvo planificando el atentado durante tanto tiempo, la operación tiene todos los detalles calculados y preparada perfectamente su coartada. Una noche introduce en el submarino cargas de explosivo plástico y un sistema detonador a control remoto.

Produce el atentado en un momento en que se habían estado sucediendo otros, llevados a cabo por miembros del IRA. La explosión, ayudada por combustible diseminado estratégicamente, provoca un gran

incendio que inutiliza definitivamente a la nave. El hundimiento del "Belgrano" había sido vengado!

Hecha la investigación, a pesar de lo exhaustiva, no se consiguió sacar conclusiones que permitieran descubrir la autoría. Para la mayoría, fue un ataque del IRA. Nadie en ese momento relacionó al "Conqueror", con su protagonismo en las acciones del '82. En realidad, casi nadie. El Teniente Thorn del Servicio de Inteligencia de la Base y, a quien Juan no cayó bien, después de cierta reunión, por celos de polleras, que se explicará más adelante, tenía una particular desconfianza en ese ingeniero chileno, de formas y comportamiento tan "militares", tan parco y cuya venida a Inglaterra no le parecía tener una explicación convincente. Continuaría investigando por su cuenta, por que además, el informe preliminar de la comisión de peritaje, no había conseguido despejar sus dudas.

Cuando Juan es interrogado, como todos los miembros de la Base, a pesar de su aparente inocencia, ciertas respuestas acerca de su vida anterior, en Chile, no convencen del todo a Thorn. A éste le intriga sobremanera el pasado en blanco de Juan. No hay indicios de familiares, ni de amigos; no recibe correspondencia. Continuando con su propósito, tratará de obtener información no oficial sobre la vida de Carlos Lynch en Temuco y Concepción (Juan declaró que había estudiado en la Universidad de esta ciudad).

El motivo personal de la inquina de Thorn venía, porque en una de las últimas reuniones sociales en el Club de Oficiales de la Base, Juan había estado galanteando a Elaine y ésta pareció corresponderle.

Elaine era hija del Comandante del Area Naval Sur, el Comodoro Powell y Thorn la pretendía. Con el tiempo, Juan había desplazado a Thorn completamente en las preferencias de Elaine. Salían juntos muchas veces, visitaba su casa, donde a veces disputaba una partida de ajedrez con el Comodoro.

Después de compartir con Elaine y su padre mucho de su tiempo libre, consigue de Powell la promesa de traslado al Taller Aeronaval de Yeovilton, el próximo año, como había sido su solicitud.

1995. El Taller funciona en la base naval del mismo nombre, cerca del Canal de Bristol y en ella tienen asiento los escuadrones 800º

801º, 809º y 899º de aviones Sea Harrier, que actuaron en Malvinas.

Por fin había llegado a destino! Allí estaba el objetivo central de su misión. En el museo de la base, tenían el Pucará A-549, junto a otras aeronaves argentinas, (y 2 helicópteros ingleses) traídas desde Malvinas como trofeos de guerra; 2 aviones de la Armada y 2 helicópteros del Ejército.

El pase a Yeovilton aumentó las dudas de Thorn acerca de la conducta de Juan, quien siguió visitando a los Powell y saliendo con Elaine.

Cierto día llega carta de Louise desde Concepción: se ha casado con el hijo de Sepúlveda. Otros jóvenes también se han radicado en Concepción y en otras ciudades de Chile. Los negocios de la FIC con "La Lanera del Pacífico" han cobrado gran impulso. Ahora la Royal Star hace 3 viajes mensuales entre Stanley y Punta Arenas.

En abril, Juan después de varias conversaciones llevadas a cabo con mucha astucia y paciencia, convence al Comodoro Powell, de la necesidad de realizar tareas de mantenimiento en los aviones argentinos, para que no se degrade su condición de servicio.

Oportunamente, el Director del Museo recibe la orden de tomar al efecto, las medidas necesarias. Estas debían realizarse cada 30 días y durante los fines de semana para no entorpecer las actividades normales.

Hace amistad con el personal del equipo responsable del mantenimiento, quienes por comodidad y dada la disposición de Juan le van dejando prácticamente en sus manos todos los trabajos: rodaje de los motores, prueba de los circuitos, carreteo por las calles auxiliares, etc. Esto le permite ir poniendo de a poco al Pucará en una aceptable condición en servicio (en algún caso sacrificando a los otros aviones argentinos). Ante la curiosidad que despierta su casi "excesiva" preocupación en la tarea, responde que conoce que hacia fin de año, los mandos tienen intención de mostrarlos en vuelo en una ceremonia especial.

En setiembre, ya conoce todos los detalles de funcionamiento de la base en días domingo, y de exprofeso, empieza a simular ante

Elaine y su padre, ocasionales episodios de amnesia.

En esos días, en el Comedor del Club de Oficiales se encuentra con un grupo de aviadores navales españoles que está terminando un curso de adiestramiento en Yeovilton. Uno de ellos, el Capitán Antonio Medina Méndez, lo reconoce.

Cuando están a solas, ante la pregunta de Medina, le confiesa su plan: secuestrar y llevar en vuelo a España el Pucará, para su posterior traslado a Argentina. En sucesivos encuentros convienen una clave de códigos para las comunicaciones telefónicas futuras.

Juan le pide que avise al Agregado Aeronáutico Argentino en Madrid, acerca de su propósito y que consiga de las autoridades en Buenos Aires, un avión C-130, esperando en la base del Ferrol, que Medina sugirió, para el día que él oportunamente comunicaría, estimado en principio para fines de octubre, principios de noviembre.

Asimismo, le pide al Capitán español que traten de conseguir por medio de camaradas, en EEUU, las fotos, o los negativos mejor aún, en poder del Sargento Patterson.

Thorn, recibe a comienzos de octubre, información de la Universidad de Concepción, dando cuenta que allí no ha cursado estudios ningún alumno Carlos Lynch Balmaceda. Se traslada secretamente a Yeovilton, donde aprovechando la ausencia de Juan, requisa su habitación. Allí le llama la atención de que además de las cartas de navegación y procedimientos de los aeródromos de la zona, necesarios para su actividad como piloto civil, tenga marcadas las coordenadas de algunas bases del norte de España y que posea un equipo de navegación satelital manual (GPS).

Juan, que en días posteriores descubre accidentalmente la presencia de Thorn en Yeovilton, nota que del lugar donde celosamente escondía algunos recuerdos, ha desaparecido una fotografía donde estaba con Ana Laura y Juan Luis.

A su vez, Elaine le cuenta que Thorn les ha estado haciendo últimamente muchas preguntas a su padre, sobre él.

Ante esas evidencias, Juan anticipa su plan para el 15 de octubre, un domingo. El día viernes anterior, por la tarde trata de comunicarse infructuosamente con Medina. Según el mensaje grabado en

el contestador automático, viajó con la familia a pasar el fin de semana en Burgos. Juan, no obstante, deja la información de sus intenciones.

Con artimañas convence a Elaine para que el domingo, por la tarde, Thorn concurra a su casa, invitado por su padre a jugar unas partidas de ajedrez, donde él también participaría.

Ese día 15, realiza las tareas en forma habitual. Invita al operador de torre de vuelo con un café, como ha estado haciéndolo últimamente. Ante su curiosidad por el adelanto en la fecha de las pruebas, lo convence diciendo, que ahora está ordenado que sean quincenales, también le reitera su confesión de "algún día dar una vuelta con el Pucará". En un momento de distracción coloca un somnífero en su pocillo de café.

Para sorpresa de algunos pocos presentes en la base, escuchan el ruido de los motores del Pucará a plena potencia y luego su despegue, haciendo un viraje hacia la derecha, hacia el canal.

Simultáneamente, al correr afuera del Casino, sorprendidos notan una columna de humo saliendo del hagar-museo, producto de un incendio, cuyas llamas ya se elevan sobre los techos vecinos.

En la casa del Comodoro Powell, como ya han pasado 2 horas del momento en que tendría que haber llegado Juan, Thorn preocupado llama a la base; allí le confirman la novedad del despegue ocurrido hacía una hora.

Los helicópteros de Búsqueda y Rescate salen muy demorados a cumplir su tarea. Por el informe de testigos se dirigen primero al canal, donde Juan para despistar ha eyectado el asiento trasero y un paracaídas.

Thorn recordando lo de las coordenadas de las bases españolas, trata de convencer a las tripulaciones de búsqueda,que ese puede ser el destino que tenga el vuelo; pero no tiene éxito, el Jefe a cargo del Operativo de "rastrilleo", mantiene el canal como la zona a sobrevolar, sólo por 30 minutos más, dada la falta de visibilidad.

Mientras tanto, sobre el mar Cantábrico, con las últimas luces del día, a ras del agua, soportando un intenso frío en las manos y en el rostro, por la falta de cúpula, a 200 millas del Ferrol, Juan

comprueba que no le alcanzará el combustible para llegar. Decide entonces poner un motor en bandera; estaba volando con un viento de frente, superior al que había supuesto.

Aferrado a las indicaciones del GPS y sin radio ni instrumental porque quedaron fuera de servicio después de la eyección, siente el mismo temor que cuando volaba en Malvinas. Comienza a rezar.

A 120 millas de su punto de arribo, casi en total oscuridad, distingue la silueta de un C-130 que volando sobre él, trata de llamar su atención con movimientos bruscos de las alas. El hace lo mismos, dando su comprendido. Cuando el Hércules se acerca, nota los emblemas españoles.

El C-130 da potencia para indicarle a Juan que navegue en formación. Así unido espiritualmente a su guía, es conducido con seguridad a la pista del Ferrol, donde aterriza con unos 50 litros de combustible solamente.

En la base lo esperaban el Jefe de la misma, el Agregado Aeronáutico Argentino, Medina y muchos otros pilotos que lo vivaban con gran entusiasmo.

Medina le explicó que debido a que al chico menor le había venido mucha fiebre, a los 100 Km de camino, decidieron volver y así fue como se enteró de su mensaje. Además completando ese momento de alegría, le hizo entrega de los negativos de las fotos de Norfolk que hacía una semana había recibido de EEUU.

A las dos horas de su llegada también aterrizó el C-130 argentino con los técnicos y los utilajes para el transporte. Esa noche trabajan febrilmente en el desarme y acondicionamiento del Pucará.

A las 8 y 30 del lunes despegaban para Argentina.

El abrazo que unió en la despedida a Juan con el Capitán Medina, pareció interminable. Este le prometió una visita en Buenos Aires, ¡ en San Julián!, corrigió.

En los diarios de la mañana, aparecía un despacho de la UPI fechado en Londres, donde daba escuetamente la noticia del robo de un avión por autor desconocido, en aparente estado de alteración de sus facultades mentales y desaparecido en el Canal de Bristol.

Agregaba que el avión era uno de los que se habían traído de las Islas Falkland después de la guerra del '82, perteneciente a la FAA.

Asimismo, siguiendo la cadena de mandos en el Ejército del Aire de España, se recibía un cable solicitando desde el Ministerio de Defensa Británico información de un avión Pucará secuestrado en Yeovilton, que pudiera haber aterrizado en alguna base de España. La respuesta evacuada de inmediato fue de resultado negativo.

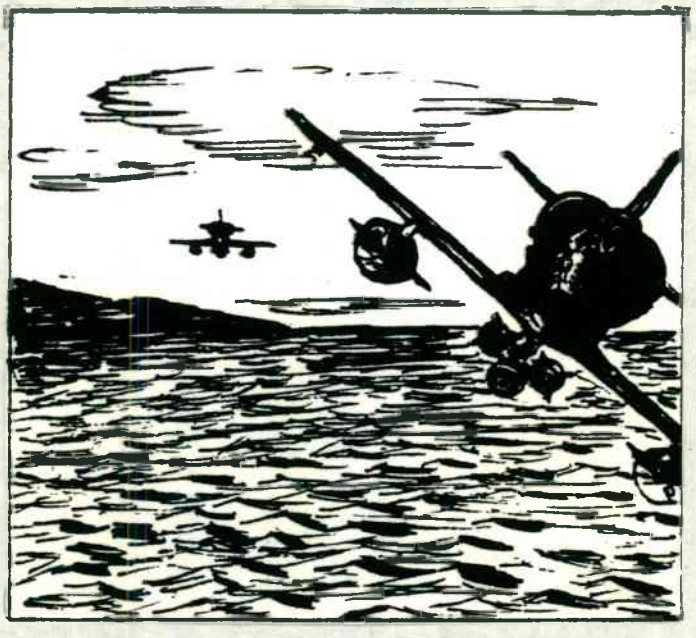
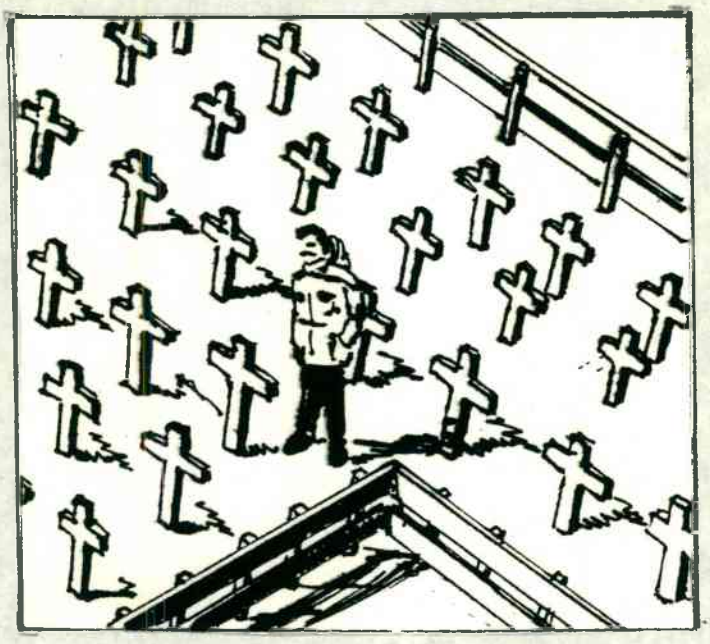
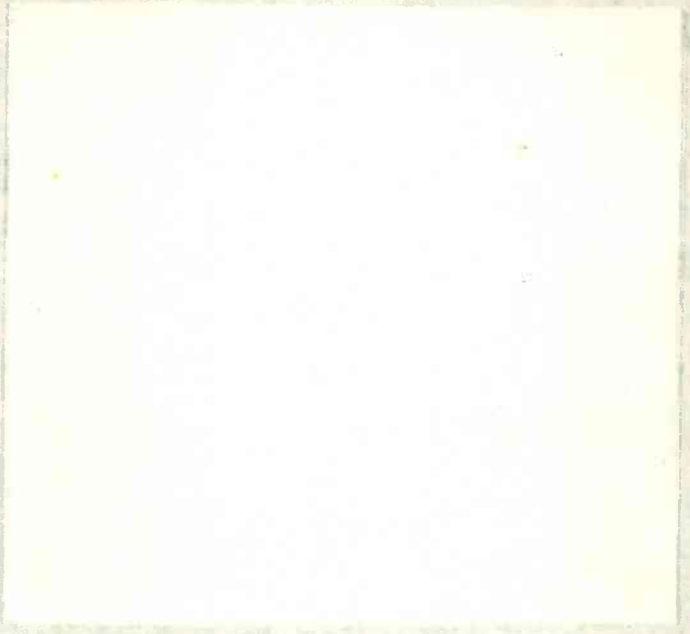
1996. Juan y Ana Laura despiden a Juan Luis que viaja de San Julián a Río Gallegos para ingresar al Colegio Nacional.

El Cónsul Chileno transmite al matrimonio Lynch, la comunicación recibida en Santiago desde Inglaterra, dando por desaparecido a su hijo Carlos en un accidente de aviación, en la base aeronaval de Yeovilton, el día 15 de octubre de 1995.

En algunos diarios de Inglaterra, EEUU, Francia y España, se publican las fotografías que el Sargento Patterson, ya fallecido, sacó al "Invencible" en Norfolk, en agosto del 82, mientras se le efectuaban las reparaciones a los daños sufridos durante la guerra contra los argentinos, enviadas en forma anónima.

Inglaterra, ante la creciente despoblación de las Islas Falkland, sobre todo por parte de los jóvenes, el fracaso de la exploración petrolífera y los costos del mantenimiento de las fuerzas militares de ocupación, a través del Canciller del nuevo gobierno laborista, ha aceptado la invitación de su par argentino para iniciar conversaciones, acerca de las condiciones necesarias, para levantar el "paraguas protector" de la cuestión soberanía.

Las islas Georgias y Sandwichs del Sur mantendrían por ahora su actual status de hecho.

El Pucará A-549 fue llevado al Museo Nacional de Aeronáutica y el Espacio. Inglaterra nunca modificó la versión de su informe oficial.

FIN